

Strategiczne Studium Lokalizacyjne Inwestycji Centralnego Portu Komunikacyjnego



Warszawa, styczeń 2020 r.

Spis treści

1. Słowniczek terminologiczny	3
2. Wprowadzenie	5
3. Cel i zakres opracowania	6
4. Podstawa formalna opracowania	7
4.1 Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju	7
4.2 Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku	8
4.3 Strategia Rozwoju Polski Centralnej	12
4.4 Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju	13
4.5 Program rozwoju sieci lotnisk i lotniczych urządzeń naziemnych	13
4.6 Koncepcja przygotowania i realizacji inwestycji Port Solidarność - Centralny Port Komunikacyjny dla Rzeczypospolitej Polskiej	14
4.7 Ustawa o Centralnym Porcie Komunikacyjnym	14
4.8 Rozporządzenia związane z inwestycją	15
4.8.1 Wykaz linii kolejowych o znaczeniu państwowym	15
4.8.2 Sieć autostrad i dróg ekspresowych	15
4.8.3 Wykaz Inwestycji Towarzyszących	15
4.9 Program wieloletni	16
4.10 Powierzenie zadań Spółce Celowej przez Pełnomocnika ds. CPK	16
5. Inwestycja	17
5.1 Założenia	17
5.2 Opis stanu istniejącego	17
5.3 Analiza lokalizacji lotniska wraz z węzłem kolejowo-drogowym	19
5.3.1 Metodyka analizy lokalizacyjnej	19
5.3.2 Opis lokalizacji wyłonionych w procesie screeningu	20
5.3.3 Rekomendowana lokalizacji lotniska wraz z węzłem kolejowo-drogowym	25
6. Kolejowe Inwestycje Towarzyszące	27
6.1 Założenia przebudowy krajowego systemu transportu kolejowego	27
6.2 Założenia przyjęte dla określenia korytarzy przebiegów nowych linii kolejowych	29
6.3 Regionalne Konsultacje Strategiczne	30
6.4 Założenia przyjęte przy opisywaniu Kolejowych Liniowych Inwestycji Towarzyszących	30
6.5 Kolejowe Liniowe Inwestycje Towarzyszące (ciągi)	31
6.5.1 Kolejowe Liniowe Inwestycje Towarzyszące w sieci TEN-T	33
6.5.2 Ciąg nr 1 (CPK – Kołobrzeg / Koszalin / Słupsk / Gdańsk)	34
6.5.3 Ciąg nr 2 (CPK – Olsztyn)	39

6.5.4	Ciąg nr 3 (CPK – Ostrołęka – Giżycko / Białystok – Trakiszki (granica) / Kuźnica Białostocka (granica)).....	42
6.5.5	Ciąg nr 4 (CPK – Terespol (granica)).....	47
6.5.6	Ciąg nr 5 (CPK – Chełm (granica)/ Bełżec (granica))	47
6.5.7	Ciąg nr 6 (CPK – Rzeszów – Sanok)	50
6.5.8	Ciąg nr 7 (CPK – Katowice – granica Polska/Czechy / Kraków – Zakopane / Muszyna – granica Polska/Słowacja / Skarżysko-Kamienna)	56
6.5.9	Ciąg nr 8 (CPK – Kłodzko).....	65
6.5.10	Ciąg nr 9 (CPK – Łódź – Wrocław – granica Polska/Czechy / Poznań – Szczecin / Zielona Góra / granica Polska/Niemcy / Gorzów Wielkopolski)	65
6.5.11	Ciąg nr 10 (CPK – Poznań).....	73
6.5.12	Ciąg nr 11 (Szczecin – Port Lotniczy Szczecin-Goleniów).....	73
6.5.13	Ciąg nr 12 (Stalowa Wola – Lublin – Biała Podlaska – Białystok)	74
6.6	Zwiększenie potencjału infrastruktury badawczej	77
6.6.1	Założenia.....	77
6.6.2	Charakterystyka inwestycji	77
7.	Drogowe Inwestycje Towarzyszące	79
7.1	Założenia przebudowy układu drogowego	79
7.2	Założenia przyjęte podczas opracowania przebiegów nowych dróg	80
7.3	Drogowe Inwestycje Towarzyszące	82
7.3.1	Drogowe Inwestycje Towarzyszące w sieci TEN-T	83
7.3.2	Droga S10 i Obwodnica Aglomeracji Warszawskiej	84
8.	Pozostałe Inwestycje Towarzyszące.....	91
9.	Podsumowanie.....	92
10.	Spis rysunków	93
11.	Spis tabel.....	94
12.	Spis załączników	95

1. Słowniczek terminologiczny

CMK	Centralna Magistrala Kolejowa (linia kolejowa nr 4 Grodzisk Mazowiecki – Zawiercie)
CPK	Centralny Port Komunikacyjny
DK	droga krajowa
Dz.U.	Dziennik Ustaw
GDDKiA	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad
hub	węzeł transportowy (lotnisko, lotnisko zintegrowane z innymi gałęziami transportu), pełniący funkcję punktu przesiadkowego w przewozach pasażerskich
IC	„InterCity”: pociągi kursujące z maksymalnymi prędkościami dopuszczalnymi na poszczególnych odcinkach, obsługujące największe miasta i aglomeracje
IK	Instytut Kolejnictwa
Inwestycja	Budowa Centralnego Portu Komunikacyjnego wraz z urządzeniami i obiektami niezbędnymi do jego funkcjonowania, w szczególności urządzeniami i obiektami do obsługi ruchu lotniczego w rozumieniu art. 2 pkt 8 ustawy z dnia 12 lutego 2009 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie lotnisk użytku publicznego (Dz. U. z 2017 r. poz. 1122 i 1566) oraz urządzeniami wodnymi w rozumieniu art. 16 pkt 65 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. – Prawo wodne (Dz. U. z 2017 r. poz. 1566 i 2180 oraz z 2018 r. poz. 650 i 710)
Inwestycja Towarzysząca	Inwestycja celu publicznego określona w przepisach wydanych na podstawie art. 118 ustawy o Centralnym Porcie Komunikacyjnym, w szczególności inwestycja w linie kolejowe o znaczeniu państwowym, drogi publiczne, sieci przesyłowe oraz lotniska użytku publicznego
IR	„InterRegio”: pociągi kursujące z maksymalnymi prędkościami dopuszczalnymi na poszczególnych odcinkach, obsługujące największe miasta i aglomeracje oraz mniejsze ośrodki
KDP	Kolej dużych prędkości
Koncepcja...	<i>Koncepcja przygotowania i realizacji inwestycji Port Solidarność - Centralny Port Komunikacyjny dla Rzeczypospolitej Polskiej, przyjęta uchwałą Nr 173/2017 Rady Ministrów z dnia 7 listopada 2017 r.</i>
M.P.	Monitor Polski
OAW	Obwodnica Aglomeracji Warszawskiej

OOU	Obszar Ograniczonego Użytkowania
Pełnomocnik ds. CPK	Pełnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
PFR	Polski Fundusz Rozwoju S.A.
PL	Polska
PPL	Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze”
SSL	<i>Strategiczne Studium Lokalizacyjne Inwestycji Centralnego Portu Komunikacyjnego</i> (niniejszy dokument)
<i>Studium Korytarzowe... GDDKiA</i>	Studium korytarzowe dla inwestycji pod nazwą <i>Budowa drogi ekspresowej S10 Toruń (A1) – Warszawa (S8) wraz z budową Obwodnicy Aglomeracji Warszawskiej</i> , Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Departament Strategii i Studiów Wydział Prac Studialnych w Krakowie, Warszawa – Kraków, czerwiec 2019 r.
Studium Lokalizacyjne PFR	Studium Lokalizacyjne dla Projektu Centralnego Portu Komunikacyjnego, Warszawa 2017-2018 opracowane na zlecenie Polskiego Funduszu Rozwoju S.A.
<i>SZRT do 2030 r.</i>	<i>Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 r.</i> , przyjęta uchwałą nr 105 Rady Ministrów z dnia 24 września 2019 r. (M.P. 2019, poz. 1054)
TEN-T	Transeuropejska sieć transportowa, zdefiniowana w Rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r.
UE	Unia Europejska
WMŚ	Węzeł Małopolsko-Śląski

2. Wprowadzenie

Strategiczne Studium Lokalizacyjne Inwestycji Centralnego Portu Komunikacyjnego (dalej: SSL) jest opracowaniem na poziomie ogólnokrajowym, **określającym charakter i ramy przestrzenne przedsięwzięć ujętych w koncepcji przygotowania i realizacji inwestycji Port Solidarność - Centralny Port Komunikacyjny dla Rzeczypospolitej Polskiej**, przyjętej uchwałą nr 173/2017 Rady Ministrów z dnia 7 listopada 2017 r. (dalej: *Koncepcja...*) w zakresie budowy nowej infrastruktury. Będzie ono stanowiło **podstawę dla dalszych prac studialno-projektowych, zmierzających do realizacji tych przedsięwzięć**. Ogólne ramy formalno-prawne zarządzania oraz tryb ich przygotowania i realizacji wyznacza ustawa z dnia 10 maja 2018 r. o Centralnym Porcie Komunikacyjnym¹.

Zgodnie z *Koncepcją...*, wskazane jest przekształcenie istniejącego systemu transportowego kraju poprzez oparcie go na **zintegrowanym węźle komunikacyjnym (lotniczo-kolejowym), który zostanie również efektywnie włączony w układ sieci drogowej**. Co istotne, wnioski i wytyczne zawarte w *Koncepcji...* dotyczą działań o charakterze międzygałęziowym, które są ze sobą ściśle powiązane, zwłaszcza w obszarze transportu kolejowego i lotniczego.

Analizy zawarte w *Koncepcji...* wskazują na bezpośrednie powiązanie rozwoju rynku lotniczego z rozwojem gospodarczym. Istnieje bowiem bardzo wysoka korelacja pomiędzy poziomem produktu krajowego brutto (PKB) *per capita* a liczbą podróży lotniczych *per capita*. Korelacja ta ma charakter dwustronny: gdy gospodarka rośnie – sektor lotniczy generuje lepsze wyniki, a jednocześnie wzrost ruchu w transporcie lotniczym wspiera wzrost gospodarczy. Transport lotniczy działa zatem jako katalizator wzrostu.

Największe korzyści gospodarcze przynosi rozwój ruchu opartego na systemie hubu i połączeń dowozowych². Dzięki odpowiedniemu skorelowaniu połączeń lokalnych (dowozowych) do lotnisk przesiadkowych, umożliwiają one obsługiwanie rynków zbyt małych na połączenia bezpośrednie (np. pomiędzy licznymi parami miast wewnątrz regionu Europy Środkowo-Wschodniej). Lotniska hubowe zapewniają ponadto wyższą (pod względem standardów i klasy) oraz trwalszą jakość połączeń z uwagi na systemowe powiązanie z całością siatki lokalnego przewoźnika oraz większą częstotliwość lotów (obligatoryjne realizowanie operacji lotniczych na wytyczonych kierunkach). Duże, węzłowe porty lotnicze stanowią katalizatory rozwoju gospodarczego i pozytywnie oddziałują na rynek regionalny i krajowy, zatrudnienie oraz wpływy budżetowe.

Porty lotnicze stymulują wzrost gospodarczy tworząc miejsca pracy i wartość dodaną w dziedzinach bezpośrednio powiązanych z dostarczaniem usług ukierunkowanych na zaspokajanie potrzeb własnych i potrzeb operacyjnych przewoźników, z działalnością handlową oraz usługami transportu lądowego. Ponadto zapewniają rynek poddostawcom (towarów i usług) oraz indukują popyt, poprzez rosnące dochody pracowników tworzone w obszarach bezpośrednio i pośrednio generujących zatrudnienie. Budowa węzłów lotniczych sprzyja również zwiększeniu atrakcyjności biznesowej państwa i pozwala na przyciągnięcie dodatkowych inwestycji zagranicznych lokowanych zarówno w samym porcie, jak też w jego otoczeniu.

Ze względu na występujący zatem znaczny potencjał rozwojowy zarówno samego lotniska, jak i jego otoczenia niezbędne jest zlokalizowanie nowej inwestycji w obszarze zapewniającym rezerwę terenową, umożliwiającą rozbudowę w minimalnym stopniu wpływającą na jakość życia okolicznych mieszkańców.

CPK powinien także stanowić centrum udoskonalonego systemu transportu kolejowego, zapewniającego możliwość integracji ruchu lotniczego i kolejowego w jednym węźle. Inwestycje kolejowe w zakresie budowy nowych linii będą przy tym uzupełniać istniejącą sieć kolejową. Ich zadaniem będzie zarówno dowóz pasażerów do nowego lotniska w celu przesiadki na samolot, jak również istotne usprawnienie przewozów kolejowych pomiędzy poszczególnymi rejonami kraju.

¹ Dz.U. poz. 1089 z późn. zm.

² Ruch lotniczy oparty na systemie H&S (ang. *Hub&Spokes* – piasta i szprychy) stanowi podstawowy warunek dla rozbudowy połączeń międzykontynentalnych, które cechuje największa rentowność na pasażera.

3. Cel i zakres opracowania

W zakresie Inwestycji celem opracowania jest zebranie w jednym dokumencie podstawowych założeń budowy Centralnego Portu Komunikacyjnego i wyników dotychczasowych analiz dotyczących lotniska, w szczególności jego lokalizacji.

W dokumencie zostały także określone korytarze przebiegu Inwestycji Towarzyszących w zakresie budowy nowych linii kolejowych i dróg. Ukazano je w kontekście istniejącej infrastruktury kolejowej i drogowej, której modernizacja i przebudowa nie jest objęta zakresem niniejszego opracowania.

Materiał ten będzie podstawą przeprowadzenia:

- konsultacji na **wczesnym etapie planowania inwestycji**, co umożliwi uwzględnienie zgłaszanych opinii i uwag w dalszych pracach przygotowawczych i ograniczy ryzyko wprowadzania znacznych zmian w zaawansowanym stadium tych działań,
- strategicznej oceny oddziaływania na środowisko, która umożliwi wczesną identyfikację i uwzględnienie potencjalnie istotnych zagadnień środowiskowych jeszcze na etapie strategicznym. Ułatwi to proces inwestycyjny, pozwalając na wstępną eliminację rozwiązań konfliktowych bądź zaplanowanie rozwiązań zaradczych, chroniących środowisko.

Dokument obejmuje poniższe przedsięwzięcia:

- a) Inwestycję, w szczególności port lotniczy (rozdział 5),
- b) Kolejowe Inwestycje Towarzyszące, tj. nowe odcinki linii kolejowych i kolejową infrastrukturę badawczą (rozdział 6),
- c) Drogowe Inwestycje Towarzyszące, tj. nowe odcinki dróg, których budowa związana jest z powstaniem CPK (rozdział 7),
- d) pozostałe Inwestycje Towarzyszące, dla których lokalizacja jest zależna od dalszych analiz i decyzji dotyczących zarówno samej Inwestycji, jak i poszczególnych Kolejowych i Drogowych Inwestycji Towarzyszących (rozdział 8).

Graficzna prezentacja rozmieszczenia korytarzy Kolejowych i Drogowych Inwestycji Towarzyszących na mapach topograficznych w skali 1:50 000 znajduje się w załącznikach.

Dokument nie obejmuje aspektów ekonomicznych poszczególnych przedsięwzięć, terminów ich realizacji ani nakładów. Szczegółowe analizy w tym zakresie wykonywane będą w ramach opracowań koncepcyjnych dla poszczególnych inwestycji.

4. Podstawa formalna opracowania

Planowane inwestycje, stanowiące przedmiot niniejszego opracowania, **adresują zasadnicze deficyty rozwojowe polskiego systemu transportu**, zgodnie wykazywane we wszystkich omawianych poniżej dokumentach strategicznych. Wpisują się one w kierunki rozwoju określone w najważniejszej strategii rozwoju Polski – *Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju*, stanowiącej średniookresową strategię rozwoju. Pozostają również spójne ze *Strategią Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku*. Inwestycje objęte analizą w sposób ścisły korespondują z kierunkami działań określonymi w dokumentach strategicznych przyjmowanych na przestrzeni ostatniej dekady, przede wszystkim w *Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju* oraz *Strategii Rozwoju Polski Centralnej*.

4.1 Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju³

Szczegółowe cele *Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju* (dalej: SOR) w obszarze transportu obejmują m.in. zapewnienie wzrostu sektora i wspierania mobilności. Kierunkiem wsparcia publicznego będzie większe wykorzystanie potencjału transportu kolejowego m.in. w obszarze transportu międzynarodowego i międzyaglomeracyjnego. Realizacja kierunków interwencji SOR spowoduje skrócenie czasu podróży, wzrost bezpieczeństwa przewozów kolejowych oraz zmniejszenie kosztów transportu i poprawę bezpieczeństwa na drogach.

Jeden z głównych kierunków interwencji SOR to **budowa zintegrowanej, wzajemnie powiązanej sieci transportowej służącej konkurencyjnej gospodarce**. W ramach tego kierunku Strategia wskazuje, że *Istotnym czynnikiem wspierającym rozwój gospodarki jest zapewnienie sprawnych połączeń umożliwiających dostawy produktów i surowców dla przedsiębiorstw oraz ułatwiających przemieszczanie się ludzi. [...] Szczególne znaczenie ma poprawa dostępności transportowej do rynków pracy, obiektów użyteczności publicznej, jak i zwiększanie mobilności mieszkańców w obszarach słabo dostępnych transportowo. W tym zakresie ważną rolę odgrywa publiczny transport zbiorowy, w tym transport kolejowy.*

SOR przewiduje podejmowanie działań wspierających rozwój sektora **transportu lotniczego** w zakresie: polepszenia przepustowości nawigacyjnej, ochrony i bezpieczeństwa ruchu lotniczego, wskazanie sposobu powiązania transportem publicznym (drogowym i kolejowym) portów lotniczych z miastami oraz ich obszarami funkcjonalnymi.

W zakresie **transportu kolejowego** najważniejsze działania przewidziane w SOR obejmują m.in. poprawę parametrów technicznych infrastruktury liniowej, w tym w obrębie przebiegających przez Polskę korytarzy sieci bazowej TEN-T: Morze Bałtyckie – Morze Adriatyckie i Morze Północne – Bałtyk oraz linii służących powiązaniu lokalnych i regionalnych ośrodków gospodarczych z aglomeracjami, głównymi miastami oraz ich obszarami funkcjonalnymi.

SOR zakłada także dalszą rozbudowę i poprawę jakości **infrastruktury drogowej**, co jest jednym z najważniejszych czynników zwiększających bezpieczeństwo tej gałęzi transportu. Jednym z priorytetów jest dokończenie sieci drogowej zapewniającej połączenia w oparciu o autostrady i drogi ekspresowe pomiędzy największymi ośrodkami w kraju.

³ M.P. 2017 poz. 260, uchwała nr 8 Rady Ministrów z dnia 14 lutego 2017 r. w sprawie przyjęcia Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.).

W szczególności SOR rekomenduje:

- *prorowadzenie analiz dotyczących Centralnego Portu Lotniczego i ewentualne podjęcie decyzji o jego budowie,*
- *sporządzenie analizy możliwości realizacji kolei dużych prędkości i podjęcie decyzji o ewentualnej jej budowie w latach 2020–2030,*
- *Powiązanie Polski z korytarzami sieci bazowej TEN-T: Bałtyk – Adriatyk oraz Morze Północne – Bałtyk. [...] W szczególności dotyczy to dokończenia budowy systemu autostrad i dróg szybkiego ruchu.*

4.2 Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku⁴

W Strategii zawarto następujący opis projektu strategicznego CPK:

Koncepcja Centralnego Portu Komunikacyjnego, przyjęta uchwałą Rady Ministrów z dnia 7 listopada 2017 r. zakłada budowę hubu transportowego, opartego na zintegrowanych ze sobą węzłach: lotniczym oraz kolejowym i efektywnie włączonego w układ sieci drogowej. Koncepcja CPK zakłada budowę komponentu lotniczego, kolejowego i drogowego. Przyjęte harmonogramy zmierzają do zakończenia podstawowego procesu inwestycyjnego do 2027 r., zakładając równoległe prowadzenie poszczególnych przedsięwzięć inwestycyjnych.

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 stanowi największy obszar metropolitalny spośród wszystkich miast w „nowych” krajach Unii Europejskiej. [...] Dodatkowym jej atutem jest bliskość aglomeracji łódzkiej, zamieszkałej przez ponad 1,06 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, za 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. Zakłada się bardzo wysokie parametry pracy systemu, między innymi uzyskanie punktualności na relacjach do i z CPK powyżej 95% (dla spóźnień powyżej 3 minut).*

Ze względu na potencjał dalszego intensywnego wzrostu ruchu lotniczego celowe wydaje się zapewnienie możliwości rozbudowy Centralnego Portu Komunikacyjnego do rozmiarów pozwalających na osiągnięcie przepustowości przekraczającej nawet 100 mln pasażerów/rocznie.

Ponadto w odniesieniu do rozwoju sieci kolejowej, Strategia wskazuje, że 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. Inwestycje dotyczące poprawy jakości stanu linii kolejowych będą także prowadzone na odcinkach o znaczeniu regionalnym i lokalnym, również poza

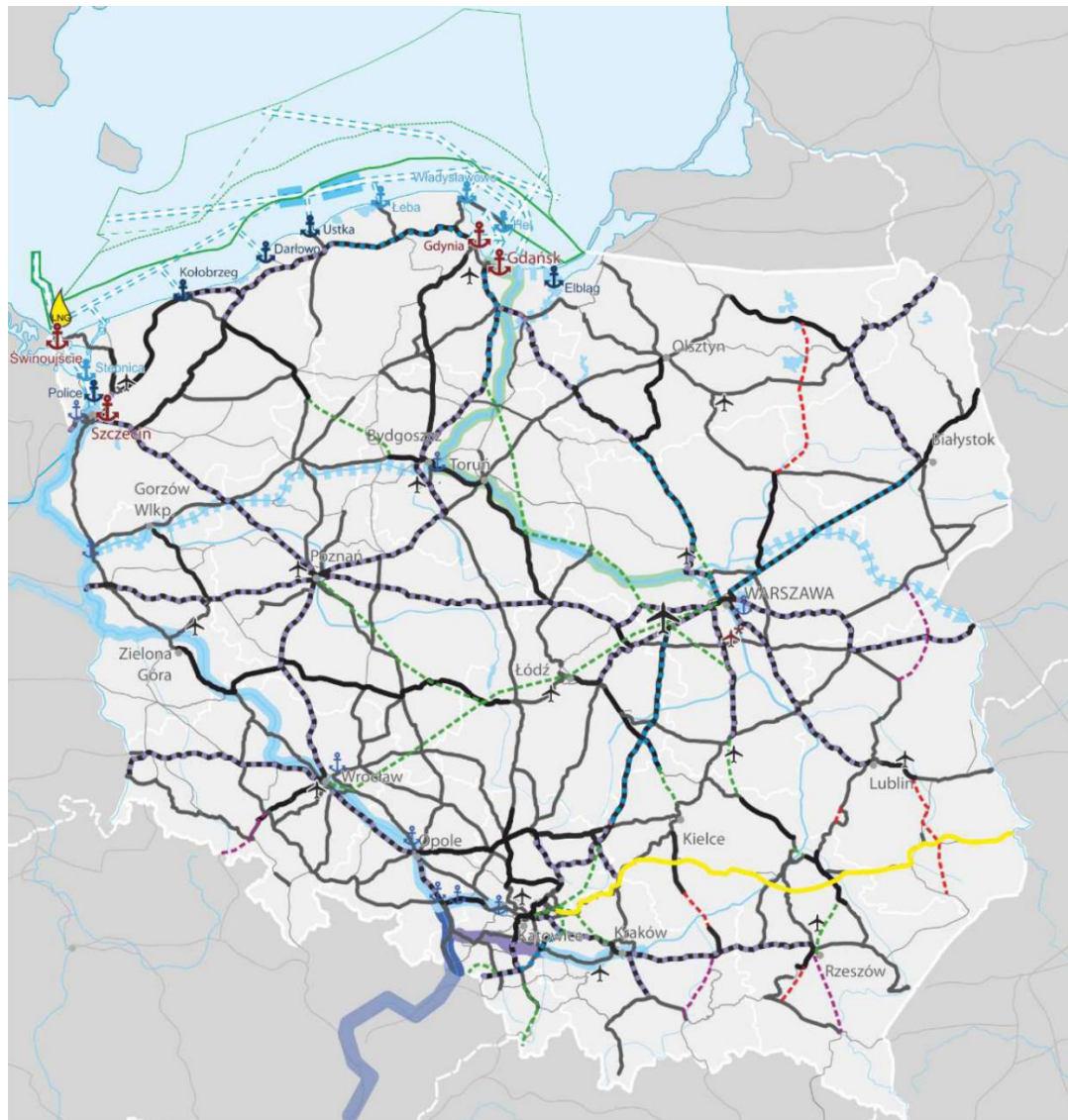
⁴ M.P. 2019 poz. 1054, uchwała nr 105 Rady Ministrów z dnia 24 września 2019 r. w sprawie przyjęcia „Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku”.

siecią TEN-T. Celem powyższych inwestycji będzie skomunikowanie największych miast Polski siecią nowoczesnych i szybkich połączeń kolejowych, a także zwiększenie dostępności transportowej wszystkich regionów Polski. W ww. zakresie rozwoju infrastruktury kolejowej kluczowe jest osiągnięcie gęstości i przepustowości sieci odpowiadającej potrzebom rozwojowym kraju i regionów, w tym potrzebom związanym z rozwojem transportu międzynarodowego. W tym aspekcie konieczne będzie dedykowanie części infrastruktury dla szybkich korytarzy pasażerskich oraz dla korytarzy towarowych. Równocześnie prowadzone będą prace związane z modernizacją dużych węzłów kolejowych oraz dotyczące inwestycji multilokalizacyjnych, co wpłynie na przepustowość sieci kolejowej i zwiększenie multimodalności transportu.

Na poprawę funkcjonowania kolejowego systemu transportowego wpłynie ponadto wdrażanie rozwiązań w zakresie wykorzystania inteligentnych systemów transportowych. W szczególności odnosi się to do stopniowego wprowadzenia na najważniejszych szlakach kolejowych Europejskiego Systemu Zarządzania Ruchem Kolejowym (ERTMS). Ma on służyć interoperacyjności kolei w Europie, poprawić bezpieczeństwo ruchu pociągów oraz umożliwić prowadzenie ich z prędkościami ponad 160 km/h. W ramach planów dalszej modernizacji polskiego systemu infrastruktury kolejowej, zgodnie z zapisami Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.) oraz koncepcji budowy CPK, opracowane zostaną dokumentacje techniczne dla realizacji nowych odcinków linii kolejowych budowanych w standardzie linii dużych prędkości związanych z obsługą CPK [...] Skala tych przedsięwzięć oraz wymagania związane z planowaną prędkością maksymalną pociągów kursujących na nowych liniach (określonych w koncepcji budowy CPK), wymagać będzie podjęcia decyzji dotyczącej wyboru rodzaju zasilania na nowo budowanych i elektryfikowanych liniach kolejowych.

Dokument zakłada również dalszą realizację inwestycji modernizacyjnych infrastruktury drogowej, w tym uzupełnienia sieci związanej z budową CPK.

Strategia przedstawia założenia przestrzenne rozwoju lotnisk oraz sieci kolejowej i drogowej (mapy poniżej).



Sieć kolejowa*

- O prędkości 200 km/h i więcej
- O prędkości 160 - 200 km/h
- O prędkości 120-160 km/h
- O prędkości 100-120 km/h
- Linia Hutnicza Szerokotorowa
- Wybrane połączenia niższych prędkości
- Wybrane połączenia poza granice kraju

Odcinki linii kolejowych wynikające z koncepcji budowy CPK

- Nowe odcinki
- Nowe odcinki o prędkości 200 km/h i więcej
- Nowe odcinki planowane do budowy po 2030 r.

Granice morskie

- Morza terytorialnego
- Strefy przyległej
- Wyłącznej strefy ekonomicznej
- Strefa sporna z Królestwem Danii

*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 Solidarność - Centralny Port Komunikacyjny dla Rzeczypospolitej Polskiej

Drogi wodne**

- Minimum IV klasy żeglowności
- Użeglowienie Dolnej Wisły*
- Połączenie Odry z Wisłą*
- Połączenie Odry z Dunajem*
- Do realizacji w dalszej perspektywie
- Morska droga wodna i tor podejściowy, w tym trasy żeglugowe HELCOM
- TSS Ławica Słupska

** Użeglowienie dróg wodnych zgodnie z Założeńiami do planów rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce na lata 2016-2020 z perspektywą do roku 2030, realizacja inwestycji na podstawie planów/programów, dla których została przeprowadzona strategiczna ocena oddziaływania na środowisko, zgodnie z przepisami krajowymi i wspólnotowymi.

Porty

- Morskie
- O podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej
- Regionalne szczególnie istotne dla systemu transportowego kraju
- Regionalne

- Śródlądowe
- Główne porty śródlądowe



Terminal LNG

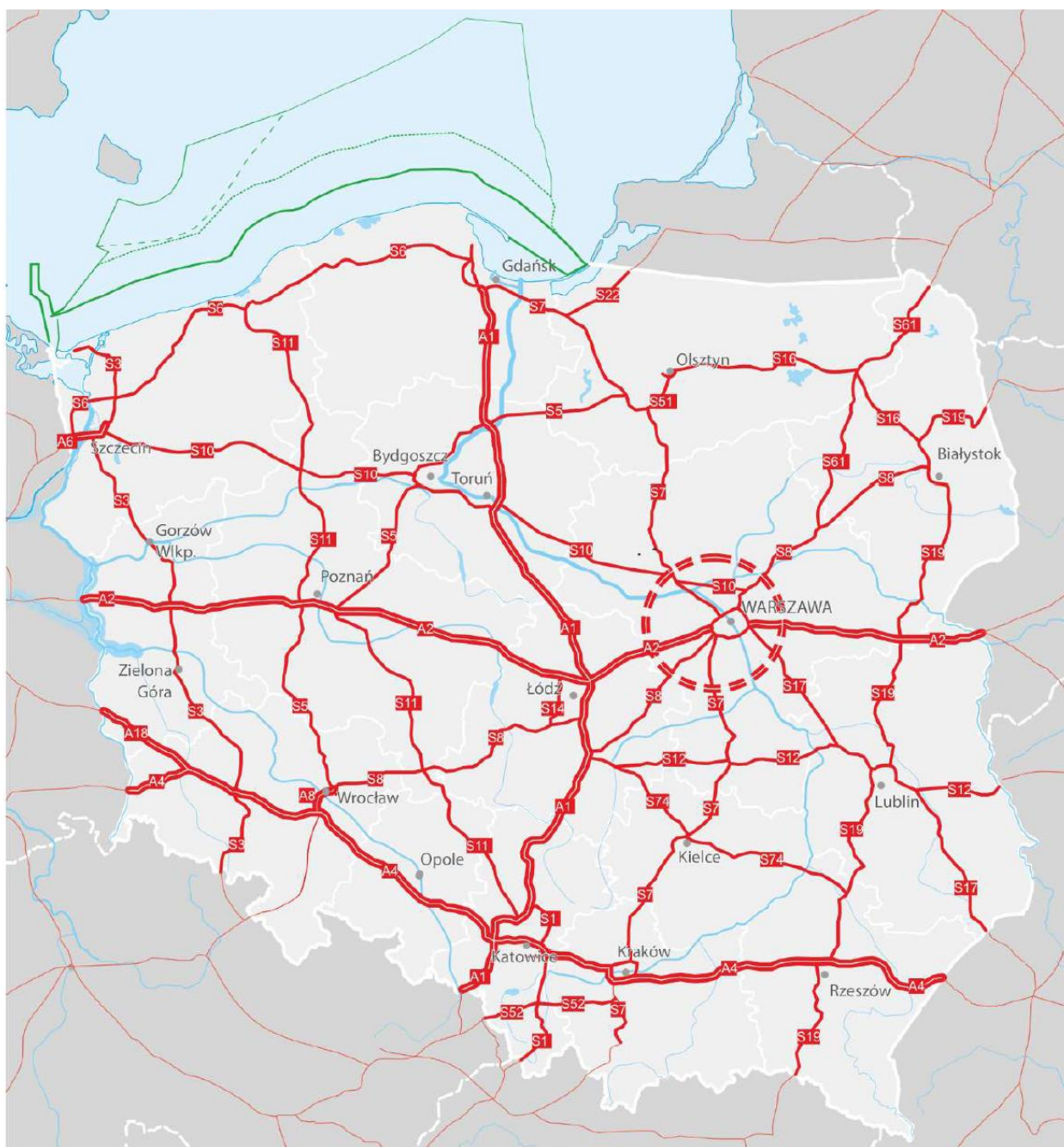
Lotniska ponadlokalne

- Krajowe (CPK)
- Regionalne

* Działalność lotniska im. Fryderyka Chopina w Warszawie w 2030 r. uzależniona od powstania i uruchomienia lotniska CPK oraz od dodatkowych analiz uzasadniających działanie lub likwidację lotniska im. Fryderyka Chopina w Warszawie.

Źródło: Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku

Rysunek 1. Sieć kolejowa, lotniska, porty i drogi wodne w Polsce w roku 2030 wg SZRT do 2030 r.



Sieć drogowa*

- Autostrady
- = Autostradowa Obwodnica Warszawy (CPK) - projekt
- Drogi ekspresowe
- Wybrane połączenia krajowe oraz poza granice kraju

Granice morskie

- Morza terytorialnego
- ... Strefy przyległej
- Wyłącznej strefy ekonomicznej
- Strefa sporna z Królestwem Danii

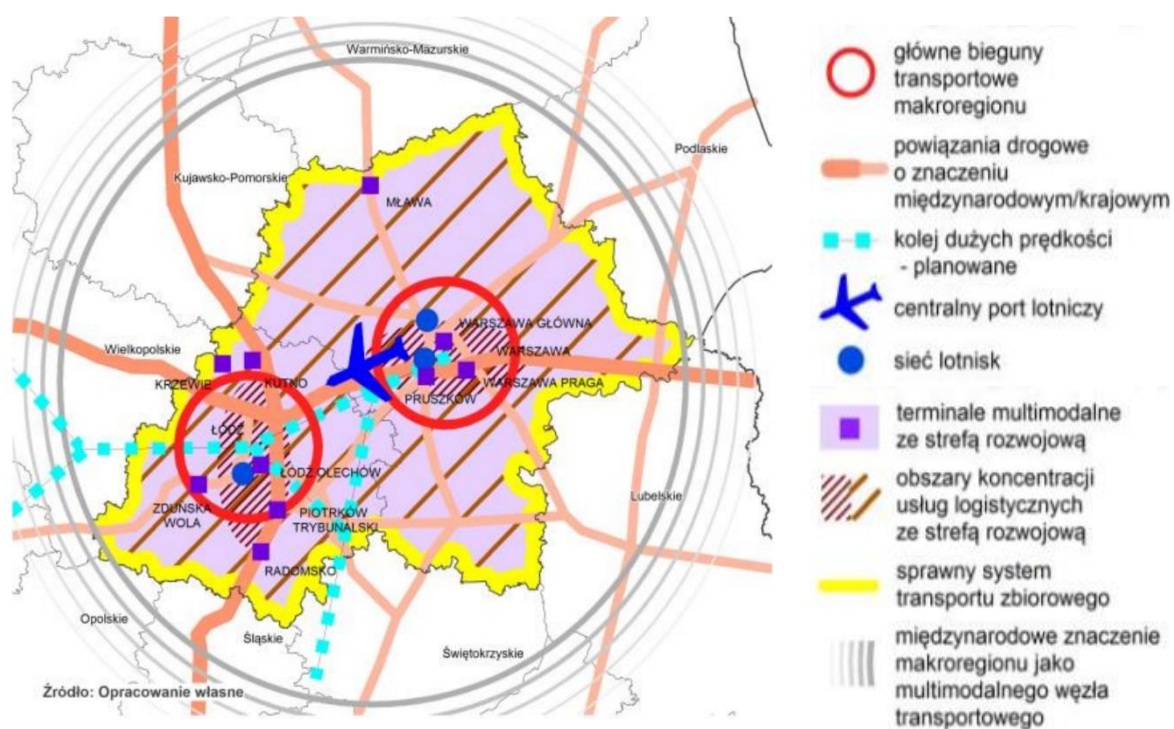
* Docelowa sieć autostrad i dróg ekspresowych w Polsce zgodnie z tekstem jednolitym rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 15 maja 2004 r. w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych (Dz.U. z 2018 r. poz. 741) oraz uchwałą nr 173/2017 Rady Ministrów z dnia 7 listopada 2017 r. w sprawie przyjęcia *Koncepcji przygotowania i realizacji inwestycji Port Solidarność - Centralny Port Komunikacyjny dla Rzeczypospolitej Polskiej*

Źródło: *Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku*

Rysunek 2. Sieć drogowa w Polsce w roku 2030 wg SZRT do 2030 r.

4.3 Strategia Rozwoju Polski Centralnej⁵

Jednym z pięciu celów szczegółowych Strategii jest budowa multimodalnego węzła transportowego o znaczeniu międzynarodowym. Jak wskazuje Strategia, *Makroregion Polski Centralnej, zlokalizowany na przecięciu dwóch z dziewięciu Transeuropejskich Korytarzy Transportowych sieci bazowej, ma szansę stać się istotnym multimodalnym węzłem transportowym w skali międzynarodowej. Docelowo makroregion stanie się obszarem przecinania się tras o znaczeniu krajowym i międzynarodowym, zrealizowanych i utrzymywanych w sposób umożliwiający szybki, efektywny i przyjazny dla środowiska oraz bezpieczny dla mieszkańców transport. W tym celu kontynuowana będzie modernizacja i rozbudowa wysokiej jakości infrastruktury transportowej o znaczeniu krajowym i międzynarodowym, przede wszystkim powiązana z istniejącymi i planowanymi w makroregionie elementami sieci TEN-T. Poprawa nastąpi we wszystkich gałęziach transportu (drogowym, kolejowym i lotniczym). Dzięki tym działaniom nastąpi dalsza poprawa zewnętrznej (międzynarodowej i krajowej) dostępności makroregionu dla wszystkich rodzajów transportu. Równocześnie w celu wzmocnienia wewnętrznej integralności makroregionu rozwijana będzie infrastruktura o znaczeniu międzyregionalnym. Działania w tym zakresie wspierać będą powiązania funkcjonalne pomiędzy głównymi metropoliami (biegunami transportowymi) i ośrodkami regionalnymi. Infrastruktura liniowa szlaków drogowych i kolejowych o znaczeniu międzynarodowym, krajowym i międzyregionalnym będzie dopełniana przez infrastrukturę o charakterze punktowym umożliwiającą łatwy dostęp do niej mieszkańcom i przedsiębiorcom.*



Źródło: Strategia Rozwoju Polski Centralnej

Rysunek 3. Koncepcja lokalizacji CPK ujęta w Strategii Rozwoju Polski Centralnej

⁵ M.P. 2015 poz. 736, uchwała nr 107 Rady Ministrów z dnia 14 lipca 2015 r. w sprawie przyjęcia "Strategii Rozwoju Polski Centralnej do roku 2020 z perspektywą 2030".

Zgodnie z zapisami dokumentu *Potencjał makroregionu jako multimodalnego węzła transportu towarowego wymaga przygotowania dalszych terenów inwestycyjnych i wsparcia organizacyjnego rynku usług logistycznych. Ze względu na korzystne położenie, ich koncentracja będzie miała miejsce w strefie pomiędzy Warszawą, Łodzią i Piotrkowem Trybunalskim.*

4.4 Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju⁶

Dokument ten wskazuje, że celem działań w zakresie transportu jest poprawa dostępności terytorialnej kraju w różnych skalach przestrzennych – realizacja tego celu następować ma przez zapewnienie zbieżności priorytetów inwestycyjnych w transporcie zawartych w krajowych średnio- i długo-okresowych dokumentach strategicznych oraz unijnych wytycznych w sprawie TEN-T. *W kontekście zapewniania spójności pomiędzy Polską Centralną a Polską Zachodnią, Pomorzem Środkowym i Polską Wschodnią duże znaczenie będzie miała rozbudowa powiązań infrastrukturalnych łączących najważniejsze ośrodki miejskie położone w większej odległości od głównych ośrodków życia społeczno-gospodarczego kraju z miastami policentrycznej sieci metropolii. Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju wskazuje na priorytetowy charakter inwestycji zmniejszających koszty zewnętrzne transportu, poprzez zwiększenie udziału i roli transportu szynowego w transporcie.*

Poprawa dostępności głównych ośrodków miejskich ma nastąpić poprzez uzupełnienia w docelowym układzie dróg ruchu bezkolizyjnego (autostrady i drogi ekspresowe), zmiany w hierarchii priorytetów niektórych inwestycji drogowych oraz tworzenie podstaw do zbudowania docelowego systemu kolei dużych prędkości, modernizację części kluczowych połączeń poprzez podniesienie standardu i prędkości przejazdu do 200-230 km/h, a także modernizację systemu istniejących kolei umożliwiającą znaczne skrócenie czasu przejazdu pomiędzy poszczególnymi ośrodkami (przez osiągnięcie średniej prędkości 120-160 km/h).

Jak wskazuje *Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju, Realizacja największych pod względem skali inwestycyjnej i wysokości nakładów finansowych projektów w dziedzinie transportu, tj. Kolei Dużych Prędkości (KDP) i Centralnego Portu Lotniczego (CPL), mogłaby stanowić dla polskiego sektora transportu wzmocnienie połączeń zarówno wewnętrznych kraju (poprawa wzajemnej dostępności głównych ośrodków miejskich), jak i zewnętrznych w wymiarze europejskim i globalnym.*

4.5 Program rozwoju sieci lotnisk i lotniczych urządzeń naziemnych⁷

Sporządzenie *Programu rozwoju sieci lotnisk i lotniczych urządzeń naziemnych* poprzedziło przeprowadzenie diagnozy, która wykazała m. in., że niezależnie od potrzeby rozwoju portów regionalnych i lokalnych zasadne jest kontynuowanie prac nad przyszłym lotniskiem centralnym, które pełnić będzie rolę portu węzłowego (hubu). Zgodnie z Programem, prace związane z wyborem lokalizacji powinny zostać doprowadzone do końca, a teren zabezpieczony jako rezerwa pod przyszłą inwestycję lotniskową.

Program w planie działań przewiduje zadanie pn. Nowe Lotnisko Centralne dla Polski (5.1.2.), wskazując, że *równoległe z realizacją zadań w zakresie rozwoju lotnisk regionalnych i lokalnych kontynuowane będą prace związane z przygotowaniem do budowy nowego lotniska centralnego, które na bazie siatki połączeń flagowego przewoźnika pełnić będzie rolę portu węzłowego.*

⁶ M.P. 2012 poz. 252, uchwała Nr 239 Rady Ministrów z dnia 13 grudnia 2011 r. w sprawie przyjęcia Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030.

⁷ Uchwała Nr 86/2007 Rady Ministrów z dnia 8 maja 2007 r.

4.6 Koncepcja przygotowania i realizacji inwestycji Port Solidarność - Centralny Port Komunikacyjny dla Rzeczypospolitej Polskiej⁸

Zgodnie z *Koncepcją...*, Misją Przedsięwzięcia jest stworzenie uniwersalnego systemu transportu pasażerskiego poprzez wybudowanie i eksploatację innowacyjnego węzła transportowego, który doprowadzi do przebudowy krajowego systemu transportu kolejowego jako atrakcyjnej alternatywy dla transportu drogowego i obejmującego wszystkie obszary Polski, zapewniając jednocześnie rozwój i trwałą integrację aglomeracji warszawskiej i łódzkiej.

W zakresie celów strategicznych związanych z lokalizacją przedsięwzięcia w zakresie CPK, wskazano:

- **Zapewnienie rynkowego charakteru procesu inwestycyjnego.** Warunkiem wstępnym rentowności projektu w zakresie CPK jest oparcie się na sprawdzonych rynkowych procedurach postępowania w inwestycjach tego rodzaju.
- **Zapewnienie CPK możliwości nieskrępowanej rozbudowy portu lotniczego.** Zdolność do nieskrępowanej rozbudowy CPK w przyszłości ma kluczowe znaczenie dla dalszych możliwości jego rozwoju oraz rozwoju całego sektora lotniczego w Polsce. Potrzebę tę należy uwzględnić, mając na uwadze dynamicznie rozwijający się rynek przewozów lotniczych, wzrost liczby operacji lotniczych w regionie Środkowo-Wschodniej Europy połączony ze wzrostem mobilności społeczeństwa regionu. Kwestią równie ważną są przyszłe potrzeby zwiększenia możliwości operacyjnych CPK w zakresie obsługi ruchu cargo czy planów rozwojowych przewoźnika bazowego. Zapewnienie takiej możliwości jest związane także z ew. przyszłą potrzebą wdrożenia nowych rozwiązań technologicznych dedykowanych infrastrukturze lotniczej i lotniskowej.
- **Zapewnienie CPK możliwości operowania w formacie 24 godziny na dobę / 7 dni w tygodniu / 365 dni w roku.** Warunkiem zapewnienia lotnisku jak najwyższej rentowności jest zbudowanie działającego na jego rzecz odpowiedniego rozkładu połączeń operujących do/z portu przewoźników. Stąd też konieczne jest umiejscowienie CPK w rejonie, pozbawionym ograniczeń w jego funkcjonowaniu, a przez to dopuszczenie portu do działalności w trybie 24/7/365.
- **Spełnianie przez CPK najwyższych standardów portu lotniczego.** Nowy port lotniczy musi spełniać najwyższe standardy obsługi. Chodzi szczególnie o standardy w zakresie warunków funkcjonowania powstałej infrastruktury, jej dostępności czy kodyfikacji referencyjnych oraz o spełnienie wymagań dotyczących wymiarów dróg startowych. Istotne jest również spełnienie wytycznych dotyczących odpowiednio krótkiego czasu transferu.
- **Sprawną obsługą przez CPK aglomeracji warszawskiej.** CPK powinien być położony w odległości mniejszej niż 50 km od miasta, w miejscu umożliwiającym sprawny dojazd koleją. Wymóg ten należy jednocześnie pogodzić z potrzebą ulokowania CPK poza granicami miasta oraz obszarów silnie zurbanizowanych. Należy również uwzględnić dostępność portu dla aglomeracji łódzkiej.

Podstawowe założenia zapisane w ww. dokumencie podano w dalszych opisach, odnoszących się do poszczególnych gałęzi transportu.

4.7 Ustawa o Centralnym Porcie Komunikacyjnym

Podstawowym aktem w krajowym porządku prawnym, regulującym tryb przygotowania i realizacji projektu CPK jest ustawa o Centralnym Porcie Komunikacyjnym.⁹

⁸ Przyjęta uchwałą nr 173/2017 Rady Ministrów.

⁹ Dz.U. 2018 poz. 1089, ustawa z dnia 10 maja 2018 r. o Centralnym Porcie Komunikacyjnym.

Celem określenia zasad i trybu zarządzania przygotowaniem i realizacją inwestycji w zakresie Centralnego Portu Komunikacyjnego (Portu lotniczego oraz Inwestycji Towarzyszących) uchwalona została ustawa o Centralnym Porcie Komunikacyjnym (dalej: u.cpk).

Omawiana ustawa określa szczegółowo zasady organizacyjne zarządzania przedsięwzięciem. Ponadto dla samego przedsięwzięcia związanego z budową lotniska użytku publicznego oraz węzła transportowego w u.cpk wprowadzono odrębne przepisy regulujące zasady pozyskiwania praw do nieruchomości, gospodarowania zasobem nieruchomości oraz lokalizacji samego przedsięwzięcia.

Zgodnie z omawianymi przepisami, w ramach przyjętej struktury organizacyjnej, główną rolę zarządzającą ze strony administracji rządowej pełni Pełnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego (dalej: Pełnomocnik ds. CPK). Jest on powoływany przez Prezesa Rady Ministrów i pełni funkcję sekretarza albo podsekretarza stanu w ministerstwie obsługującym ministra właściwego do spraw transportu.

4.8 Rozporządzenia związane z inwestycją

4.8.1 Wykaz linii kolejowych o znaczeniu państwowym

Kolejnym krokiem było przyjęcie przez Radę Ministrów w dniu 29 kwietnia 2019 r. rozporządzenia zmieniającego rozporządzenie w sprawie wykazu linii kolejowych o znaczeniu państwowym. Ten akt normatywny systematyzuje opisaną w *Koncepcji...* sieć linii kolejowych (dla linii planowanych) przez określenie ich numerów, nazw oraz przybliżonej łącznej długości, a następnie (względem linii planowanych i istniejących) ujęcie całej sieci linii w wykazie linii o znaczeniu państwowym – ze względu na ich znaczenie gospodarcze i dla spójności sieci kolejowej. Zmiana rozporządzenia w sprawie wykazu linii kolejowych o znaczeniu państwowym wynikała z przepisu art. 38 ust. 1 pkt 3 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym.

4.8.2 Sieć autostrad i dróg ekspresowych

Zapisy przywołanej powyżej *Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 r.* realizuje obowiązujący obecnie wykaz autostrad i dróg ekspresowych¹⁰. Ujęto w nim m.in. elementy Obwodnicy Aglomeracji Warszawskiej:

- autostradę A50 na odcinku południowym, od węzła z A2 (Centralny Port Komunikacyjny) przez Mszczonów i Górę Kalwarię do przecięcia z A2 w rejonie Mińska Mazowieckiego,
- drogę ekspresową S50 na odcinku północnym od węzła z A2 (Centralny Port Komunikacyjny) przez Sochaczew, Wyszogród, połączenie z S10 w okolicy Naruszewa, Serock, skrzyżowanie z S8 (Radzymin) do przecięcia z A2 w rejonie Mińska Mazowieckiego

oraz drogę ekspresową S10 Szczecin – Piła – Bydgoszcz – Toruń – Płock – Naruszewo.

4.8.3 Wykaz Inwestycji Towarzyszących

Art. 118 u.cpk przewiduje wydanie rozporządzenia Rady Ministrów w sprawie wykazu Inwestycji Towarzyszących inwestycji w zakresie Centralnego Portu Komunikacyjnego, definiującego poszczególne Inwestycje niezbędne do utworzenia systemu komunikacyjnego spełniającego założenia wyżej opisanych dokumentów strategicznych.

¹⁰ Przyjęty rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 24 września 2019 r. zmieniającym rozporządzenie w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych (Dz.U. z 2019 r. poz. 1819).

4.9 Program wieloletni

Zgodnie z art. 2 pkt 7 i 8 oraz art. 16 u.cpk podstawowym dokumentem określającym zasady finansowania projektu CPK oraz przedsięwzięć z nim związanych jest Program CPK. Jest to program wieloletni w rozumieniu ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz.U. z 2019 r. poz. 869 z późn. zm.), obejmujący Inwestycję oraz Inwestycje Towarzyszące (dalej: Program wieloletni lub projekt Programu wieloletniego). Poza elementami stricte związanymi z określeniem poziomu zaangażowania środków publicznych i wysokości nakładów na realizację inwestycji, będzie zawierał również przypisanie podmiotów, które będą odpowiedzialne za realizację poszczególnych inwestycji składających się na przedsięwzięcie, jakim jest projekt CPK.

Obecnie projekt Programu wieloletniego jest w trakcie uzgodnień, a jego kształt wiąże się z przyjętymi zasadami planowania i etapowania procesu inwestycyjnego. Na ostateczny kształt Programu mogą przy tym mieć wpływ również prace związane z określeniem wartości koniecznych nakładów, harmonogramu prac, jak i analizy dotyczące ewentualnych form wsparcia pozabudżetowego.

4.10 Powierzenie zadań Spółce Celowej przez Pełnomocnika ds. CPK

Zgodnie z art. 5 ust. 2 u.cpk Do kompetencji Pełnomocnika należy przygotowanie projektu Programu [wieloletniego] i jego zmian oraz podejmowanie działań zmierzających do jego realizacji, w szczególności: (...) przygotowanie projektów innych dokumentów rządowych koniecznych do wdrożenia Programu [wieloletniego] oraz ich zmian, w szczególności programów wieloletnich i innych dokumentów strategicznych oraz projektów aktów normatywnych oraz ich zmian.

W oparciu o umowę inwestycyjną zawartą między Spółką Celową a Skarbem Państwa, Centralny Port Komunikacyjny sp. z o.o. otrzymała dofinansowanie na pokrycie wydatków związanych z zarządzaniem, przygotowaniem i realizacją przedsięwzięć.

Dokumentem precyzującym zakres obowiązków Spółki Celowej jest powierzenie zadań, dokonane przez Pełnomocnika ds. CPK. Zgodnie z umową inwestycyjną Pełnomocnik ds. CPK może wskazywać Spółce Celowej zadania kluczowe dla realizacji projektu. Powierzenie stanowi zatem uszczegółowienie zadań realizowanych przez Spółkę w okresie przygotowań do realizacji Programu wieloletniego.

Zgodnie z pismem Pełnomocnika ds. CPK powierzającym zadania, do obowiązków Spółki Celowej w zakresie Inwestycji oraz Inwestycji Towarzyszących należy m.in.:

- 1) określenie zakresu, opracowanie i przedłożenie do zatwierdzenia analizy lokalizacyjnej zawierającej charakterystykę inwestycji zamierzonych do realizacji w projekcie Programu wieloletniego oraz ich rozmieszczenie. Wypełnienie tej dyspozycji stanowi niniejszy dokument;
- 2) działania związane ze wsparciem Pełnomocnika ds. CPK w pracach nad dokumentami rządowymi oraz w pracach legislacyjnych (otoczenie regulacyjne CPK);
- 3) opracowanie koncepcji rozwoju obszaru funkcjonalnego CPK, obejmującej analizę uwarunkowań gospodarczych (popytowych), środowiskowych, krajobrazowych i przestrzennych.

Umowa inwestycyjna zawarta ze Skarbem Państwa i dokument powierzenia zadań przez Pełnomocnika ds. CPK stanowią obecnie podstawę prawną-finansową przygotowania i realizacji projektu w fazie koncepcyjno-studialnej.

5. Inwestycja

5.1 Założenia

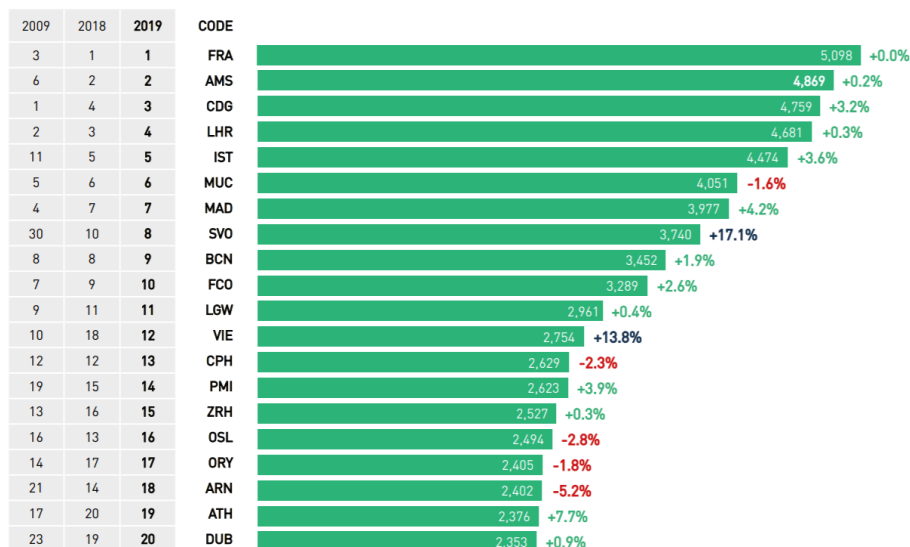
Koncepcja... zakłada budowę nowego portu lotniczego w Centralnej Polsce, będącego częścią Centralnego Portu Komunikacyjnego – węzła transportu intermodalnego łączącego transport lotniczy, kolejowy i drogowy. Inwestycja obejmuje więc nie tylko nowy port lotniczy (hub), ale także stację kolejową, ściśle z nim zintegrowaną. Integracja portu lotniczego i stacji kolejowej powinna przy tym uwzględniać, że CPK z założenia stanowić będzie centrum udoskonalonego transportu kolejowego. Inwestycja obejmuje również tzw. airport city rozumiane jako zespół usługowy zlokalizowany na terenie albo w bezpośrednim sąsiedztwie lotniska, mający ścisłe funkcjonalne powiązanie z lotniskiem (parkingi, budynki usługowe, centrum logistyczne). Warunkami rentowności planowanego portu lotniczego jest z jednej strony zapewnienie mu odpowiedniego środowiska rynkowego w postaci potencjału ludnościowego będącego w zasięgu jego obsługi oraz stabilnego i stale rozwijającego się przewoźnika o charakterze bazowym, który planuje realizację strategii rynkowej w oparciu o hub, jaki stanowić będzie CPK, a równocześnie – najwyższych standardów w zakresie możliwości rozwoju dla nowego lotniska (zadbanie o terminowość, zapewnienie dostatecznej rezerwy terenowej, należyte skomunikowanie aglomeracji warszawskiej etc.). Warunkiem konkurencyjności związanego z CPK systemu kolejowego jest natomiast zapewnienie dostępu największych miast w Rzeczypospolitej Polskiej w czasie 2-2,5 h.

5.2 Opis stanu istniejącego



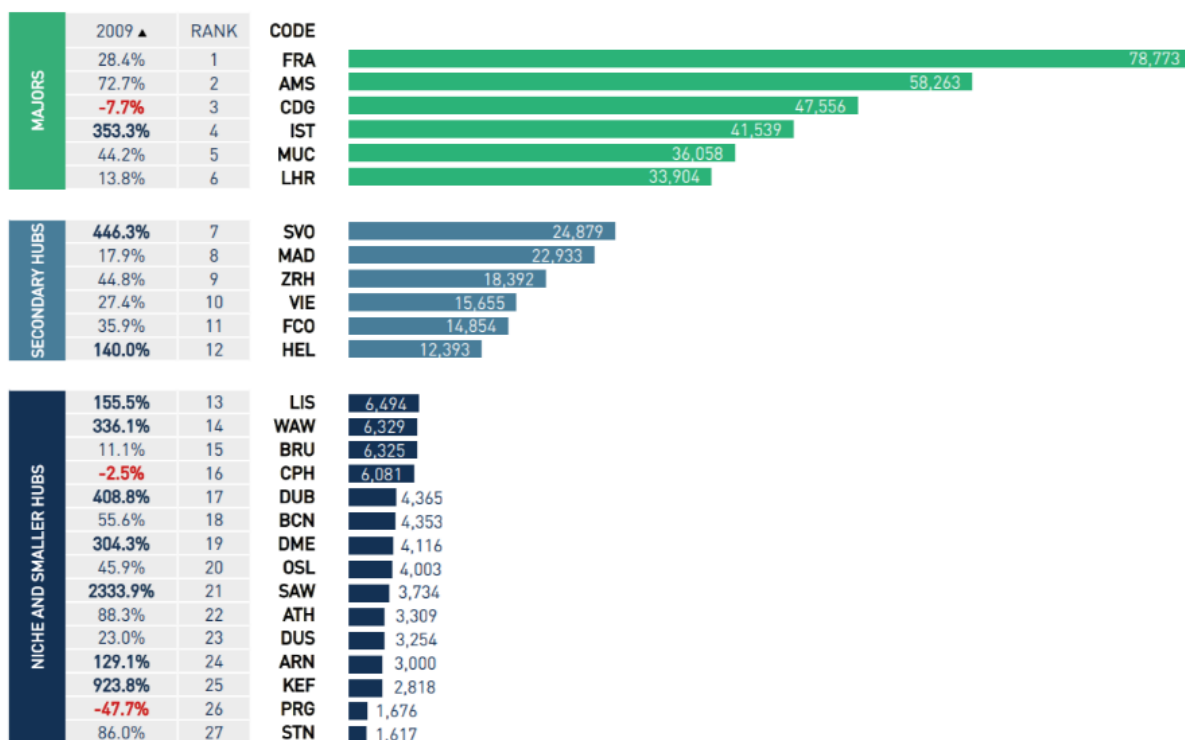
Brak węzła przesiadkowego w Europie Środkowej zdiagnozowano jako ograniczenie potencjału rozwoju rynku lotniczego w Polsce. Żadne z lotnisk regionu nie rozwinęło się do poziomu istotnego węzła w skali europejskiej.

Warszawskie Lotnisko Chopina jest jedynym portem w regionie utrzymującym w znaczącej skali połączenia dalekodystansowe. Pod względem wskaźnika dot. dostępności lotniczej – „direct connectivity” (mierzonego nie tylko liczbą dostępnych bezpośrednich destynacji, ale także biorąc pod uwagę częstotliwość lotów), Lotnisko Chopina znajduje się jednak poza pierwszą 20. europejskich portów lotniczych.



Rysunek 4. Ranking 20 najlepszych lotnisk w Europie pod względem wskaźnika „direct connectivity” na 2019 r.

Pod względem „hub connectivity” (będącego kluczowym miernikiem dla hubów, mierzącym liczbę lotów transferowych, które mogą być zrealizowane przez dany port lotniczy, biorąc pod uwagę m.in. minimalny czas potrzebny na przesiadkę na danym lotnisku (MCT - Minimum Connecting Time) Lotnisko Chopina znajduje się na 14. miejscu wśród najlepiej połączonych lotnisk na kontynencie.



Rysunek 5. Ranking 27 najlepszych lotnisk w Europie pod względem wskaźnika „hub connectivity” na 2019 r.

Rozwój tkanki miejskiej na przestrzeni lat, w tym w szczególności zabudowy mieszkaniowej wokół Lotniska Chopina spowodował, że obecne jego osadzenie w przestrzeni miasta oraz jego architektura i wewnętrzny układ przestrzenny w zasadzie uniemożliwiają dalsze zwiększanie przepustowości. Przepustowość ta jest ograniczona w szczególności przez następujące czynniki:

- ograniczenia środowiskowe co do liczby operacji (limit 600 operacji lotniczych na dobę);
- ograniczenia w zakresie możliwości prowadzenia operacji lotniczych w porze nocnej¹¹;
- krzyżujące się drogi startowe, co wpływa także na efektywność służb kontroli ruchu lotniczego;
- ograniczenia w infrastrukturze terminala kluczowej dla ruchu transferowego.

Lokalizacja Południowej Obwodnicy Warszawy w okolicy lotniska jest kolejnym czynnikiem praktycznie uniemożliwiającym dalszy rozwój infrastruktury, a w szczególności możliwość budowy nowej drogi startowej. Wskazać należy, iż w ramach prowadzonych w pierwszej dekadzie XXI w. na zlecenie PPL prac koncepcyjnych dotyczących zwiększenia przepustowości Lotniska Chopina rozważano budowę nowej drogi startowej oraz terminala na terenach warszawskiej dzielnicy Paluch i położonych w gminie Raszyn wsi: Rybie, Jaworowa, Dawidy i Dawidy Bankowe. Zadaniem powiązaniem byłaby konieczność zmiany przebiegu Południowej Obwodnicy Warszawy między węzłem „Al. Krakowska” a węzłem „Warszawa

¹¹ Na Lotnisku Chopina w godzinach 22:00-06:00 obowiązuje ograniczenie hałasowe lotów (tzw. Quota Count System) www.lotnisko-chopina.pl/pl/quota-count-system.html.

Lotnisko”, w tym częściowe przeprowadzenie ww. drogi ekspresowej na poziomie -1, pod proponowaną drogą startową. Nowy terminal proponowano obsługiwać od strony południowo-zachodniej, jednak ze względu na istniejące odległości międzywęzłowe nie było możliwości zapewnienia bezpośredniego powiązania z układem dróg ekspresowych. Opisany powyżej wariant byłby bardzo drogi w realizacji, wiązałby się także z koniecznością dokonania wywłaszczeń i wysiedleń na terenach o wysokim wskaźniku zaludnienia (gmina Raszyn - 489,8 os./km²) przy jednoczesnym braku rozwiązania ograniczeń środowiskowych oraz problemu negatywnych oddziaływań akustycznych na południowo-zachodnie dzielnice Warszawy i gminy okoliczne np. Piaseczno i Nowa Iwiczna.



Ze względu na opisany stan obecny, najbardziej uzasadniona jest budowa nowego portu lotniczego, którego lokalizacja będzie wolna od wspomnianych ograniczeń oraz pozwoli w pełni wykorzystać potencjał wzrostu ruchu lotniczego.

5.3 Analiza lokalizacji lotniska wraz z węzłem kolejowo-drogowym

Niniejszy rozdział został opracowany w szczególności na podstawie *Studium Lokalizacyjnego dla Projektu Centralnego Portu Komunikacyjnego*¹² (dalej: Studium Lokalizacyjne PFR).

5.3.1 Metodyka analizy lokalizacyjnej

W ramach Studium Lokalizacyjnego PFR przeprowadzono szereg działań analitycznych, które umożliwiły w pierwszej kolejności przebadanie dotychczasowych uwarunkowań, a następnie, w oparciu o prekwalifikację lokalizacji, dokonanie ich wielokryterialnego porównania w celu określenia najlepszej opcji. Przeprowadzono następujące prace:

- 1) dokonano oceny i krytyki historycznych analiz lokalizacyjnych i określono na nowo cele inwestycji;
- 2) przeprowadzono wstępną analizę – *screening*, w celu wyłonienia potencjalnych obszarów lokalizacji inwestycji;
- 3) przeprowadzono analizę wielokryterialną, polegającą na porównaniu uszczegółowionych lokalizacji pod kątem zdefiniowanych kryteriów oceny;
- 4) przeprowadzono analizę różnicowania lokalizacji pod kątem nakładów inwestycyjnych;
- 5) przeprowadzono analizę wrażliwości wyników analizy wielokryterialnej.

Analiza na etapie *screeningu* polegała na określeniu warunków brzegowych lokalizacji przedmiotowej inwestycji oraz określeniu przybliżonej powierzchni terenu pod inwestycję. Następnie, z określonego terenu wykluczono obszary, które nie spełniały kryteriów *screeningu*: obszary niedostępne pod względem ograniczeń środowiskowych, o zbyt dużym nachyleniu terenu, o zbyt dużej gęstości zaludnienia oraz na których występują ograniczenia lotnicze. Wynikiem *screeningu* było wyłonienie czterech obszarów, na których możliwe byłoby posadowienie portu lotniczego o powierzchni ok. 35 km².

W celu przeprowadzenia szczegółowej analizy porównawczej lokalizacji (analizy wielokryterialnej), niezbędne było określenie umiejscowienia lotniska oraz orientacji dróg startowych. Przeprowadzono analizę uszczegóławiającą lokalizację i orientację dróg startowych, biorąc pod uwagę takie czynniki jak:

¹² studium wykonane przez Ove Arup & Partners International Limited Wielka Brytania i Ove Arup & Partners International Limited Sp. z o.o. Oddział w Polsce, na zlecenie Polskiego Funduszu Rozwoju S.A, Warszawa 2017-2018.

możliwy zakres obrotu osi dróg startowych wynikający z warunków meteorologicznych, wielkość populacji zamieszkującej na terenie planowanego lotniska, wielkość populacji zamieszkującej strefę Obszaru Ograniczonego Użytkowania (dalej: OOU), wielkość populacji zamieszkującej w miejscowościach zlokalizowanych pod ścieżkami podejścia oraz brak potencjalnych przeszkód terenowych.

Dodatkowo, wszystkie warianty poddano analizie wpływu wyboru lokalizacji na wysokość nakładów kapitałowych (CAPEX).

Generalnie w ramach analizy wielokryterialnej można wyróżnić cztery fazy prac:

- Faza I – Identyfikacja założeń i celów przedsięwzięcia;
- Faza II – Zdefiniowanie kryteriów i proces *screeningu*;
- Faza III – Analiza wariantów;
- Faza IV – Opracowanie rekomendacji.

Prezentowane powyżej podejście do selekcji najlepszego wariantu w analizie wielokryterialnej pozwoliło na:

- jednoczesną ocenę kryteriów wyrażonych różnymi mianami i w różnych skalach;
- transparentną ocenę porównawczą wariantów i jednoznaczne wytypowanie wariantu optymalnego;
- dokonanie analizy wrażliwości dla zmieniających się wartości ocen i wag poszczególnych kryteriów.

5.3.2 Opis lokalizacji wyłonionych w procesie *screeningu*

W ramach Fazy I i Fazy II sformułowane zostały założenia do dokonania prekwalifikacji lokalizacji i zdefiniowane kryteria wyboru, to jest:

- odległość do Warszawy – do 50 km i czas dojazdu max. 30 min.;
- położenie względem głównych skupisk ludności i połączeń komunikacyjnych;
- powierzchnia terenu lotniska - 35,67 km².

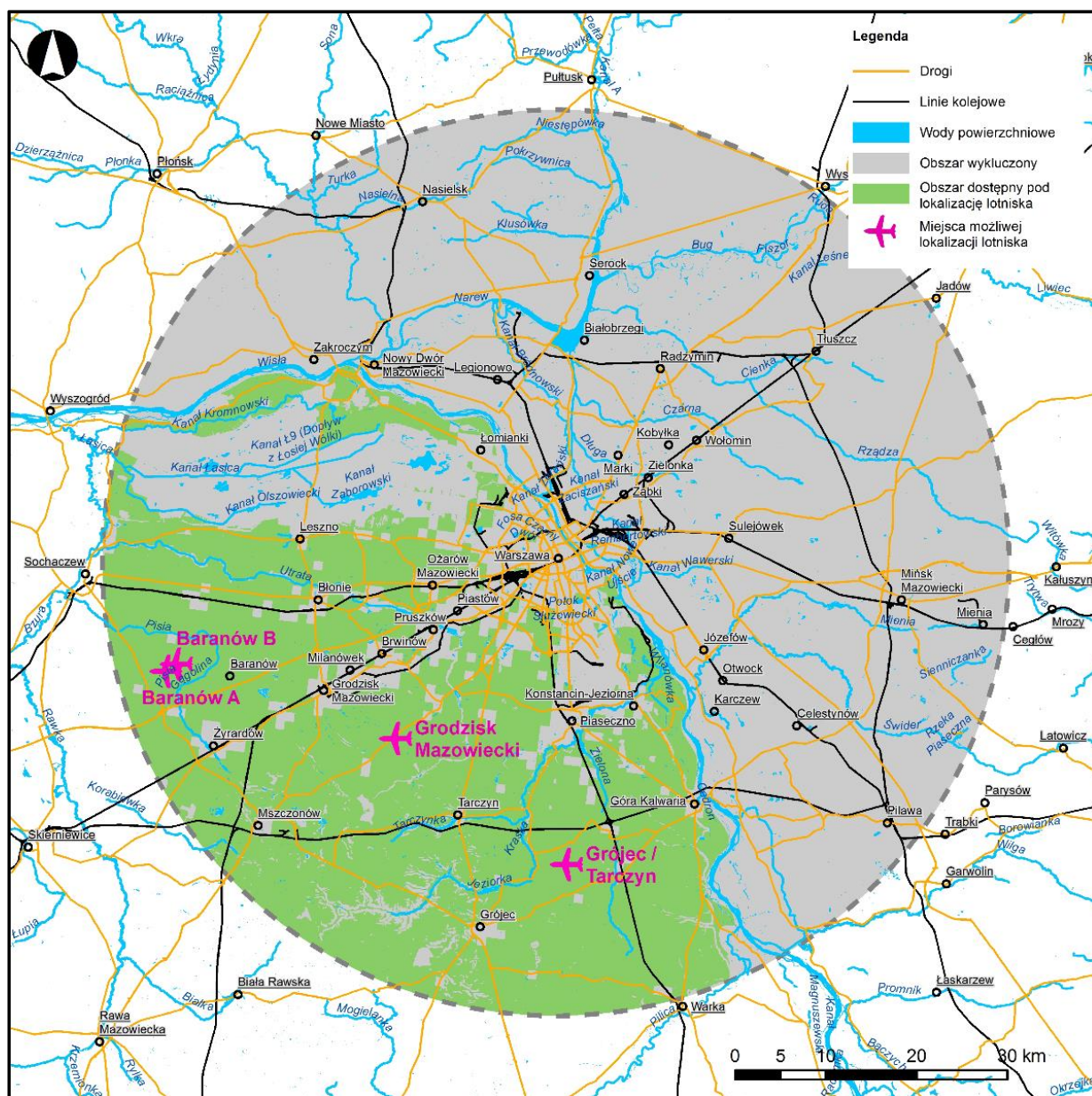
Dodatkowo, w celu eliminacji obszarów wyłączonych z możliwości lokalizacji lotniska badano również takie czynniki, jak:

- wpływ na obszary chronione – ograniczenie wpływu na obszary wrażliwe środowiskowo;
- warunki topograficzne – teren o odpowiednim ukształtowaniu i rzeźbie, w celu ograniczania robót ziemnych i ewentualnych przeszkód lotniczych;
- gęstość zaludnienia – ograniczenie przesiedleń i wpływu związanego z oddziaływaniem hałasu na mieszkańców poza granicami portu lotniczego;
- ograniczenia przestrzeni powietrznej – zapewnienie możliwości ruchu samolotów bez ograniczeń nakładanych przez innych użytkowników przestrzeni powietrznej (np. inne lotniska).

W wyniku przeprowadzonego procesu *screeningu*, w oparciu o powyższe kryteria wyznaczono obszar dostępny pod lokalizację lotniska (oznaczony kolorem zielonym na rysunku poniżej). Lokalizacje na północ i na wschód od Wisły zostały wyłączone z uwagi na zbytne oddalenie od dużych skupisk ludzkich i ośrodków gospodarczych. Wybór rzeki jako granicy jest również uzasadniony ekonomicznie, ponieważ lokalizacja po drugiej stronie rzeki wymagałaby budowy nowej przeprawy w celu umożliwienia dostępu z większych skupisk ludzkich lub – biorąc pod uwagę jedynie istniejące przeprawy – mogłaby znacznie zwiększyć czas dojazdu.

Uwzględniając minimalną powierzchnię terenu lotniska (35,67 km²), wskazane zostały następujące możliwe lokalizacje do przeprowadzenia dalszych analiz:

- a) dwa podwarianty w lokalizacji Baranów;
- b) lokalizacja Grodzisk Mazowiecki;
- c) lokalizacja Grójec/Tarczyn.



Źródło: Arup dla PFR

Rysunek 6. Mapa potencjalnych lokalizacji CPK wyróżnionych na etapie screeningu

5.3.2.1 Baranów

Obszar potencjalnego wariantu „Baranów” ograniczony jest:

- od północy – poprzez rzekę Pisia (powstającą z połączenia rzek Pisi Gągolino i Pisi Tuczej), rzekę Pisia Tucza oraz miejscowość Szymanów;

- od wschodu – poprzez rzekę Pisię Tuczną oraz miejscowość Baranów, przy czym są to granice wynikające jednocześnie z konieczności ograniczenia negatywnego oddziaływania hałasowego na silnie zurbanizowane obszary Warszawy i jej okolic, wyznaczonego przez OOU;
- od południa – poprzez autostradę A2;
- od zachodu – poprzez drogę krajową nr 50.

Tak przyjęte warunki brzegowe pozwoliły na wyznaczenie potencjalnego terenu Inwestycji o powierzchni ok. 67,6 km². Obszar ten charakteryzuje się stosunkowo niewielką gęstością zabudowy. Znaczna większość analizowanego obszaru stanowi tereny upraw i łąk, z niewielką domieszką lasów. Teren przecina kilka pomniejszych cieków wodnych, łączących się w niewielką płytką rzekę Pisię.

5.3.2.2 Grodzisk Mazowiecki

Obszar potencjalnego wariantu „Grodzisk Mazowiecki” ograniczony jest:

- od północy – z uwagi na ochronę przed hałasem gęstej zabudowy miejskiej (Grodzisk Mazowiecki, Jaktorów, Nadarzyn), teren Lasu Młochowskiego, na którego obszarze zlokalizowany jest rezerwat przyrody „Zaborów” im. Witolda Tyrakowskiego;
- od wschodu – poprzez zabudowę mieszkaniową (Nadarzyn, Rusiec) oraz ochronę przed hałasem terenów mieszkaniowych powiatu piaseczyńskiego;
- od południa – poprzez teren leśny, na którego obszarze zlokalizowany jest rezerwat przyrody „Młochowski Grąd”;
- od zachodu – poprzez ochronę przed hałasem gęstej zabudowy miejskiej (Jaktorów, Żyrardów, Mszczonów).

Tak przyjęte warunki brzegowe pozwoliły na wyznaczenie potencjalnego terenu Inwestycji o powierzchni ok. 39,3 km².

Obszar ten charakteryzuje się stosunkowo niewielką deniwelacją, występowaniem licznych, równomiernie rozsianych, niewielkich miejscowości oraz dużym udziałem lasów. Spośród wszystkich wytypowanych lokalizacji charakteryzuje się on najgęstszym zaludnieniem. Dodatkowo jest on otoczony gęsto zaludnionymi terenami: od strony północnej – Grodzisk Mazowiecki i Podkowa Leśna, od strony wschodniej – Nadarzyn, a od zachodu i południa – Żabia Wola, Huta Żabiowska, Osowiec, Zalesie oraz leśnym rezerwatem przyrody „Młochowski Grąd”.

5.3.2.3 Grójec/Tarczyn

Obszar potencjalnego wariantu „Grójec/Tarczyn” ograniczony jest:

- od północy – poprzez linię kolejową nr 12;
- od wschodu – poprzez linię kolejową nr 8, teren leśny stanowiący część Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, ochronę przed hałasem doliny Wisły;
- od południa – poprzez drogę krajową nr 50;
- od zachodu – poprzez rzekę Jeziorka oraz tereny leśne, które wraz z Jeziorką stanowią część Chojnowskiego Parku Krajobrazowego oraz Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu.

Tak przyjęte warunki brzegowe pozwoliły na wyznaczenie potencjalnego terenu Inwestycji o powierzchni ok. 43,2 km². Obszar ten charakteryzuje się niską gęstością zabudowy i zaludnienia, a w bezpośredniej bliskości nie występują większe miejscowości. Dopiero w odległości kilkunastu kilometrów pojawiają się

gęściej zamieszkałe miasta (Grójec, Tarczyn na zachodzie, Góra Kalwaria na wschodzie i Piaseczno na północy). Na omawiany obszar składają się głównie tereny rolne, niewielkie osady oraz lasy.

5.3.2.4 Analiza wielokryterialna wariantów

Do przeprowadzenia analizy wielokryterialnej opisywanych powyżej lokalizacji przyjęto parametry do oceny wariantów o różnym stopniu istotności z punktu widzenia realizacji inwestycji.

Na podstawie tak wyselekcjonowanych parametrów oceny ustalono scenariusz (układ) bazowy doboru kryteriów do ostatecznej oceny lokalizacji. W skład parametrów układu bazowego wchodzi:

1. Kryteria ekonomiczne:
 - całkowity koszt pozyskania gruntów;
 - wartość wykupu budynków;
 - wskaźnik udziału gruntów kategorii 2 (grunty nieprzydatne w budownictwie);
 - długość nowych łączników drogowych;
 - długość nowych łączników kolejowych.
2. Kryteria społeczne:
 - liczba mieszkańców na poddawanych analizie terenach lotniska;
 - populacja w obszarze ciążenia - transport drogowy;
 - populacja w obszarze ciążenia - transport kolejowy;
 - liczba ludności wewnątrz OOU;
 - liczba budynków mieszkalnych wewnątrz OOU;
 - liczba budynków specjalnych wewnątrz OOU;
 - liczba mieszkańców narażonych na hałas poza OOU.
3. Kryteria środowiskowe:
 - powierzchnia drzew do usunięcia.

Do poszczególnych kryteriów przypisano również odpowiednie wagi:

- kryteria społeczne – 45%;
- kryteria środowiskowe – 15%;
- kryteria ekonomiczne – 40%.

Największą liczbę punktów w ostatecznym rankingu lokalizacji otrzymał jeden z dwóch podwariantów lokalizacji Baranów (48,60 pkt). Spośród analizowanych parametrów największy wpływ na ten wynik miały: liczba budynków mieszkalnych w OOU, wartość gruntów oraz liczba ludności wewnątrz OOU.

Drugie miejsce w rankingu zajęła lokalizacja Grójec/Tarczyn (46,47 pkt) – w tym przypadku parametrem zasadniczo różnicującym na korzyść względem innych wariantów jest liczba mieszkańców narażonych na hałas poza OOU.

Najmniejsza liczba punktów została przydzielona lokalizacji Grodzisk Mazowiecki (16,83). Parametrami, które zaniżają ranking tego wariantu są m.in.: liczba mieszkańców narażonych na hałas poza OOU oraz powierzchnia drzew do usunięcia.



Najlepszy wynik w analizie wielokryterialnej otrzymał jeden z dwóch podwariantów lokalizacji Baranów (48,60 pkt).

Wskazana w Studium Lokalizacyjnym PFR jako optymalna lokalizacja w Baranowie ma decydującą przewagę nad drugą w kolejności lokalizacją Grójec/Tarczyn przede wszystkim ze względu na mniejszy obszar zalesiony, mniejszy udział niezdatnych do posadowienia inwestycji gruntów kategorii 2 (wymagających wymiany lub wzmocnienia), mniejszą liczbę budynków mieszkalnych i specjalnych w OOU oraz niższy koszt pozyskania gruntów. Również analiza wpływu wyboru lokalizacji na wysokość nakładów kapitałowych (CAPEX) inwestycji wykazała przewagę lokalizacji Baranów wobec pozostałych wariantów. Wybór tej lokalizacji wiąże się m.in. z niższymi kosztami pozyskania gruntów, wykupu i usunięcia budynków oraz wymiany gruntów niezdatnych do posadowienia budynków.

Na dalszym etapie prac studialnych sprawdzono zgodność wykonanych analiz z założeniami *Koncepcji...* w dokumencie *Analiza lokalizacyjna pod kątem zgodności z Koncepcją przygotowania i realizacji CPK*¹³. Ustanowił on kolejne kryteria oceny 4 wariantów przedstawionych w Studium Lokalizacyjnym PFR. Zgrupowano je w następujące kryteria zbiorcze:

- w zakresie sektora lotniczego;
- w zakresie sektora kolejowego;
- w zakresie rozwoju gospodarczego;
- w zakresie sektora drogowego.

Przeprowadzona analiza wykazała możliwość spełnienia wszystkich celów przedsięwzięcia określonych w *Koncepcji...* **jedynie w ramach lokalizacji Baranów** (po niewielkiej modyfikacji położenia wewnątrz obszarów wybranych wcześniej w procesie screeningu w celu osiągnięcia zakładanego czasu dojazdu pociągiem z Warszawy 15 minut).

Pozostałe lokalizacje (Grodzisk Mazowiecki oraz Grójec/Tarczyn) nie były zgodne z większą liczbą kryteriów i – nawet przy wprowadzeniu modyfikacji – nie umożliwiały spełnienia wszystkich warunków określonych w *Koncepcji...*

Dalszą analizą objęty został zatem obszar Baranów, na którym wyłoniono kolejne dwa podwarianty lokalizacji lotniska (nieco przesunięte na wschód w stosunku do poprzednich). Oba z nich spełniają zarówno wszystkie kryteria screeningu jak i cele Inwestycji określone w *Koncepcji...*

¹³ Polski Fundusz Rozwoju, Arup, Warszawa 2018.



Podsumowując: generalnie za wyborem lokalizacji Baranów jako optymalnej do usytuowania CPK przemawiają zarówno analizy wielokryterialne przeprowadzone w ramach Studium Lokalizacyjnego PFR, jak również kryteria wskazane w *Analizie lokalizacyjnej pod kątem zgodności z Koncepcją przygotowania i realizacji CPK*, w tym:

bliskość wytrasowanej Kolei Dużych Prędkości będącej w przyszłości integralną częścią systemu komunikacyjnego opartego o CPK;

lokalizacja przy głównych drogowych ciągach komunikacyjnych pozwalająca na sprawne powiązanie CPK z układem drogowym.

Szczegółowe analizy mające na celu doprecyzowanie lokalizacji lotniska w obrębie obszaru rekomendowanego wariantu lokalizacji będą opracowywane na etapie Planu Generalnego dla Centralnego Portu Komunikacyjnego.

5.3.3 Rekomendowana lokalizacji lotniska wraz z węzłem kolejowo-drogowym

Na podstawie ogółu przeprowadzonych analiz, z których najistotniejsze opisano powyżej, jako rekomendowaną przyjęto **lokalizację Baranów**, ograniczoną:

- od północy – poprzez rzekę Pisia (powstającą z połączenia rzek Pisi Gągoliny i Pisi Tuczej), rzekę Pisia Tucza oraz miejscowość Szymanów;
- od wschodu – poprzez rzekę Pisię Tuczną oraz miejscowość Baranów, przy czym są to granice wynikające jednocześnie z konieczności ograniczenia negatywnego oddziaływania hałasowego na silnie zurbanizowane obszary Warszawy i jej okolic, wyznaczonego przez OOU;
- od południa – poprzez autostradę A2;
- od zachodu – poprzez drogę krajową nr 50.

Lokalizacja ta posiada wysokie walory w zakresie zintegrowania różnych gałęzi transportu, zarówno pod kątem przewozów pasażerskich, jak i towarowych. Nowy port lotniczy znajdzie się bowiem na osi planowanej linii kolei dużych prędkości Warszawa – Łódź – Wrocław/Poznań oraz planowanego od lat 70. XX w. przedłużenia Centralnej Magistrali Kolejowej (dalej: CMK) w kierunku Gdańska. Dodatkowo należy zwrócić uwagę na bezpośrednią bliskość autostrady A2 oraz planowanej Obwodnicy Aglomeracji Warszawskiej. Powyższe uwarunkowania transportowe wpływają na osiągnięcie przez CPK charakteru węzła o charakterze krajowym, europejskim, jak i również istotnym globalnie.

W zakresie transportu kolejowego przewiduje się realizację węzła kolejowego dla przewozów pasażerskich wraz z zintegrowanym z terminalem dworcem kolejowym. Planowana stacja kolejowa będzie zapewniać nie tylko dowóz do samego portu lotniczego, ale również będzie stanowić punkt przesiadkowy w realizacji podróży na terenie Polski z wykorzystaniem transportu kolejowego. Umożliwi to przekierowanie części ruchu kolejowego w relacjach *stricte* niezwiązanych ze stolicą jako celem i źródłem podróży na trasy omijające Warszawski Węzeł Kolejowy. Planowany węzeł kolejowy powinien zapewniać odpowiednią integrację i powiązania sieciowe między:

- istniejącymi liniami kolejowymi;
- liniami kolejowymi, w szczególności CMK oraz planowanymi: jej przedłużeniem w kierunku północnym do Gdańska i linią Warszawa – Łódź – Wrocław/Poznań.

Oznacza to konieczność budowy w rejonie portu lotniczego odpowiedniej infrastruktury kolejowej. Należy również, na dalszym etapie analiz, podjąć decyzję o ewentualnym ujęciu w ramach inwestycji kolejowych zapewnienia powiązania terminalu cargo z siecią kolejową, w celu obsługi przewozów towarowych oraz powiązania potencjalnych okołołotniskowych usług logistycznych.

Podobna sytuacja dotyczy zagadnień związanych z powiązaniami drogowymi. Założyć należy bowiem, iż planowana rozbudowa autostrady A2, jak i budowa Obwodnicy Aglomeracji Warszawskiej (OAW), zapewni właściwe skomunikowanie portu lotniczego z siecią drogową. Dlatego też, w ramach projektu CPK konieczne jest właściwe zaprojektowanie infrastruktury drogowej, aby była ona w stanie zapewnić obsługę ruchu pasażerskiego i towarowego. Wskazać należy przy tym, że CPK w sektorze drogowym będzie stanowić często wybierane źródło i cel podróży oraz przewozów.

Ostateczny układ węzła drogowo-kolejowego będzie ściśle związany z określeniem docelowej lokalizacji lotniska w obrębie lokalizacji Baranów, w tym przede wszystkim dróg startowych – ich położenie będzie bowiem determinować nie tylko wpływ i oddziaływania akustyczne związane z ruchem lotniczym, ale także lokalizację terminalu zintegrowanego z dworcem kolejowym. W związku z tym:

- w celu zapewnienia odpowiedniego powiązania portu lotniczego z krajem i uzyskania przez niego charakteru hubu oraz zintegrowanego węzła komunikacyjnego konieczna jest rozbudowa infrastruktury kolejowej i drogowej;
- w ramach sektora kolejowego konieczne jest powiązanie z istniejącymi liniami kolejowymi oraz projektowaną linią KDP Warszawa – Łódź – Wrocław/Poznań, CMK i CMK Północ (przedłużenie do Gdańska);
- na dalszych etapach prac zostanie przeanalizowane dodatkowe powiązanie lotniska z siecią kolejową w celu dostarczania paliwa lotniczego do bazy paliwowej lub frontu paliwowego oraz obsługi ruchu towarowego z terminala cargo;
- efektywną obsługę drogowego ruchu pasażerskiego i towarowego związanego z portem lotniczym przewiduje się poprzez powiązania z autostradą A2 – jako drogą łączącą CPK z aglomeracjami warszawską i łódzką – oraz Obwodnicą Aglomeracji Warszawskiej, zapewniającą szybki przejazd w innych kierunkach.

Należy również dodać, iż CPK wraz z tzw. *Airport City*, będzie istotnym miejscem generacji i absorpcji ruchu jako miejsce pracy. W związku z tym należy mieć na uwadze, iż w zakres zadań inwestycyjnych związanych z lotniskiem może wejść również odpowiednia modernizacja i rozbudowa układu drogowo-ulicznego o charakterze lokalnym i ponadlokalnym oraz rozbudowa obiektów publicznego transportu zbiorowego.

Dalsze analizy, przewidywane w ramach kolejnych etapów przygotowania do budowy Centralnego Portu Komunikacyjnego, będą uszczegóławiały rozmieszczenie poszczególnych elementów portu lotniczego oraz jego najbliższego otoczenia (drogi startowe, drogi kołowania, terminale pasażerskie i towarowe, węzeł kolejowo – drogowy, *Airport City* itd.) **w obszarze rekomendowanej lokalizacji Baranów.**

6. Kolejowe Inwestycje Towarzyszące

6.1 Założenia przebudowy krajowego systemu transportu kolejowego

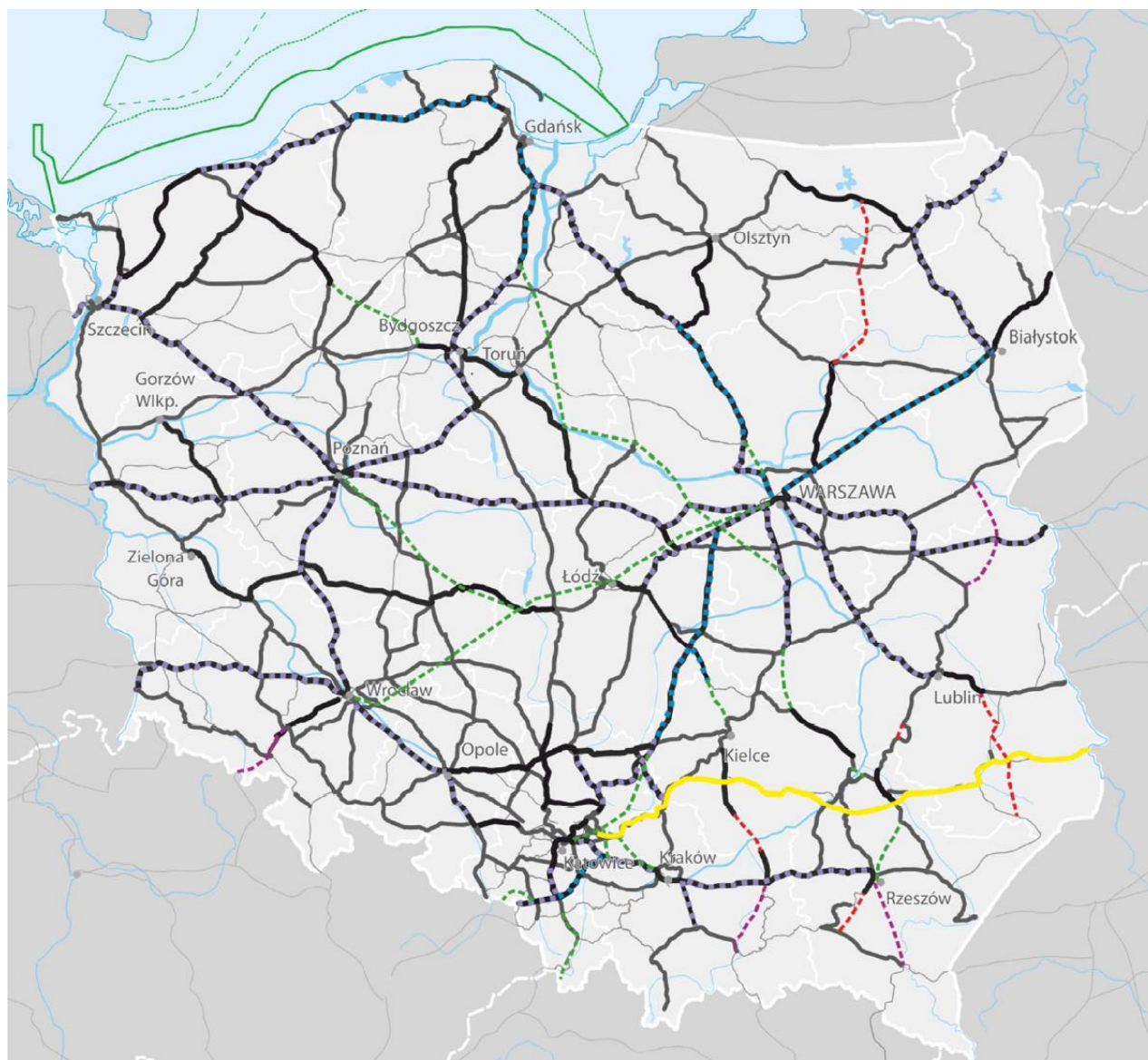
W zakresie transportu kolejowego, *Koncepcja...* wskazuje na podstawowe znaczenie kolei w systemie transportowym kraju. Na bazie doświadczeń międzynarodowych wskazano, że przy dostosowanym do uwarunkowań danego kraju kształcie infrastruktury oraz prawidłowo dobranej technologii, kolej wygrywa konkurencję z alternatywnymi środkami transportu zarówno indywidualnego (samochody osobowe), jak i zbiorowego (autobusy oraz samoloty). W szczególności przewaga kolei uwidacznia się przy obsłudze transportowej odległości 100-400 km i dużych aglomeracji miejskich, gdzie przeciążenie ruchu drogowego powoduje utrudniony i wydłużony dojazd do centrów tych ośrodków, podczas gdy kolej zapewnia bezpośrednie połączenia do centrów miast. Powyższa przewaga dotyczy kolei międzymiastowych oraz tej części pociągów regionalnych, które zapewniają obsługę transportową większych ośrodków miejskich, a także segmentu przewozów aglomeracyjnych. Na relacjach łączących ważniejsze ośrodki miejskie o długościach do 300-400 km prawidłowo zorganizowany i wykorzystujący powszechnie dostępną technologię system transportu kolejowego co do zasady powinien oferować lepsze czasy przejazdu od transportu samochodowego oraz lotniczego.

Strategiczne założenia przebudowy krajowego systemu transportu kolejowego wynikają z przytoczonych w rozdziale 4 dokumentów, a także rezultatów opartej na nich analizie lokalizacji lotniska, opisanej w rozdziale 5.

Uznając ograniczenia w potencjalne modernizacyjnym istniejących linii kolejowych, wynikające m.in. z historycznych uwarunkowań kształtowania sieci kolejowej, *Koncepcja...* wskazała następujące bazowe założenia, o kluczowym znaczeniu w odniesieniu do ustalania przebiegu nowych linii kolejowych:

- **Czas dojazdu koleją z CPK do największych miast będzie konkurencyjny w stosunku do innych gałęzi transportu – w szczególności do transportu drogowego.** Połączenie CPK z każdym z głównych miast Polski powinno być możliwe w czasie do 2,5 godziny, a docelowo w czasie do 2 godzin. Przebudowany w myśl *Koncepcji...* system kolejowy jest w stanie osiągnąć taki standard dla wszystkich polskich aglomeracji. Wyjątek stanowi Szczecin, w odniesieniu do którego pierwszorzędną rolę należy przyznać wewnątrzkrajowym połączeniom lotniczym.
- **Poprawa skomunikowania Warszawy i Łodzi.** *Koncepcja...* zakłada czas jazdy szybkim pociągiem dalekobieżnym z Warszawy do CPK wynoszący 15 minut, zaś z CPK do Łodzi – 25 minut. Ponadto CPK skomunikowane zostanie z tymi miastami liniami podmiejskimi i regionalnymi.
- **Uzupełnienie sieci kolejowej** o odcinki, dzięki którym ważne ośrodki będą połączone po możliwie krótkiej trasie.
- Stworzenie **uniwersalnego ogólnokrajowego systemu międzyregionalnych kolejowych przewozów pasażerskich**, obejmujących dostępnością wszystkie regiony kraju, budowanego w oparciu o model Hub&Spokes (piasta i szprychy), którego głównym węzłem będzie Centralny Port Komunikacyjny.
- Uzyskanie **wysokiego stopnia punktualności** pociągów na relacjach do i z CPK oraz poprawa punktualności na całej sieci kolejowej, m.in. dzięki zwiększaniu przepustowości sieci.
- Założenie **równego traktowania** wszystkich grup społecznych, w tym osób niepełnosprawnych. W celu umożliwienia im swobodnego korzystania z infrastruktury poszczególne obiekty i ich wyposażenie zostaną dostosowane do ich potrzeb.

Podstawowe założenia dotyczące rozmieszczenia nowych linii kolejowych są zbieżne z przedstawionymi w *Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku* zamierzeniami odnoszącymi się do rozwoju polskiej sieci kolejowej, przedstawionymi na poniższej mapie.



Sieć kolejowa*

- O prędkości 200 km/h i wyższej
- O prędkości 160 - 200 km/h
- O prędkości 120-160 km/h
- O prędkości 100-120 km/h
- Linia Hutnicza Szerokotorowa
- Wybrane połączenia niższych prędkości
- Wybrane połączenia poza granice kraju

Odcinki linii kolejowych wynikające z koncepcji budowy CPK

- - - Nowe odcinki
- - - Nowe odcinki o prędkości 200 km/h i więcej
- - - Nowe odcinki planowane do budowy po 2030 r.

Granice morskie

- Morza terytorialnego
- - - Strefy przyległej
- Wyłącznej strefy ekonomicznej
- - - Strefa sporna z Królestwem Danii

* 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 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.

Źródło: Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku

Rysunek 7. Sieć kolejowa w Polsce w roku 2030 wg SZRT do 2030 r.

Koncepcja... kładzie także nacisk na wsparcie działań badawczo – rozwojowych w branżach związanych z transportem, wymaganych dla wdrożenia nowoczesnych rozwiązań realizujących powyższe cele, pozwalających zaspokoić zwiększone zapotrzebowanie na tabor nowego typu oraz technologie stosowane przy budowie infrastruktury.

6.2 Założenia przyjęte dla określenia korytarzy przebiegów nowych linii kolejowych

1. Na podstawie ustaleń kierunkowych co do potrzeb w zakresie lokalizacji nowych linii kolejowych, zawartych w dokumentach opisanych w rozdziale 4, w szczególności *Koncepcji...* oraz w *SZRT do 2030 r.*, określono ramowe korytarze przebiegów nowych linii kolejowych.
2. Potwierdzenie i dostosowanie zasięgu poszczególnych ramowych korytarzy nastąpiło na podstawie opracowanych wstępnych wariantowych trasowań linii kolejowych, przedstawionych poglądowo na załącznikach mapowych (załącznik 1). Analizowane w niniejszym SSL korytarze mają różne rozpiętości, co jest wynikiem przyjętego przy ich wyznaczaniu założenia, że rozpatrywane na dalszych etapach warianty trasowań linii powinny się mieścić w obrysie tych korytarzy.
3. W trakcie opracowywania korytarzy wstępnie zdefiniowanych¹⁴ nowych linii kolejowych dokonano w niektórych przypadkach modyfikacji ich przebiegu oraz uzupełniono o propozycje odcinków łączących, co zostało opisane w dalszej części dokumentu.
4. Powyższe działania były ukierunkowane na osiągnięcie czasów jazdy pomiędzy CPK a ważniejszymi miastami zgodnych z wartościami zapisanymi w *Koncepcji...* Należy jednak zaznaczyć, iż czasy te są poglądowymi szacunkami wynikającymi z kierunkowego charakteru wspomnianego dokumentu oraz przyjętych w nim założeń.
5. Jednym ze środków osiągnięcia założonych w *Koncepcji...* czasów dojazdu do poszczególnych ośrodków było przyjęcie dla nowo budowanych linii zasadniczo prędkości maksymalnej 250 km/h. Na najbardziej obciążonych ciągach założono ukształtowanie korytarzy dopuszczające trasowanie linii, umożliwiające potencjalnie podniesienie prędkości do 350 km/h celem dalszego zwiększenia konkurencyjności transportu kolejowego. W przypadku natomiast odcinków o niewielkiej długości lub położonych w terenie o złożonym ukształtowaniu bądź zagospodarowaniu rozpatrywano prędkości maksymalne rzędu 200 km/h lub niższe.
6. Trasowania linii kolejowych będą uszczegóławiane na dalszych etapach prac studialno-projektowych i – jak zaznaczono wyżej – mogą ulegać zmianom. Także docelowe przebiegi łącznic oraz ich liczba w poszczególnych węzłach będą możliwe do określenia po doprecyzowaniu przebiegów podstawowych linii. Zakłada się jednak, że odcinki te będą położone w obrębie przedstawionych w niniejszym SSL korytarzy.
7. W zakresie systemów zasilania trakcyjnego przyjęto następujące założenia:
 - a) na liniach Warszawa – CPK – Łódź – Poznań / Wrocław oraz CPK – Płock – Grudziądz (z analizowanym przedłużeniem do Gdańska¹⁵): 2x25 kV prądu przemiennego,
 - b) dla pozostałych odcinków decyzja dotycząca wyboru systemu zasilania trakcyjnego (2x25 kV prądu przemiennego lub 3 kV prądu stałego) zostanie podjęta po dalszych analizach.
8. Na nowych liniach kolejowych przewiduje się zarówno uruchomienie przewozów pasażerskich o charakterze służby publicznej, jak również pociągów na zasadach komercyjnych w trybie wolnego dostępu („open access”).
9. W celu poprawy dostępności transportowej do ośrodków o znaczeniu regionalnym i lokalnym przyjęto, że budowane nowe linie będą wykorzystywane nie tylko przez relacje dalekobieżne, ale także powiązane z nimi połączenia kolejowe o charakterze regionalnym, a w związku z tym z większą liczbą postojów. Ponadto założono, że przy stacjach mogą zostać wybudowane centra przesiadkowe. Dzięki temu po zakończeniu realizacji przedmiotowych inwestycji nastąpi poprawa dostępności transportowej także miejscowości położonych w sąsiedztwie ośrodków mających bezpośrednie

¹⁴ w wykazie linii znaczenia państwowego.

¹⁵ opisane w p. 6.5.2 poniżej.

połączenie z węzłem CPK. Dotyczyć to będzie zarówno dojazdu do tego węzła (z lub bez przesiadki), ale także przejazdów w innych relacjach, w których pociągi będą kursowały z wykorzystaniem nowych linii. Przykłady takich powiązań podano w opisach poszczególnych ciągów w dalszej części dokumentu.

10. Nadto na większości odcinków zasadne jest uwzględnienie możliwości ruchu pociągów towarowych, w szczególności lekkich pociągów intermodalnych. Za wyjątek należy uznać odcinek Warszawa – CPK – Łódź, który ze względu na zakładane duże natężenie ruchu szybkich pociągów pasażerskich, umożliwi jedynie sporadyczne wykorzystanie przez pociągi towarowe.

6.3 Regionalne Konsultacje Strategiczne

W II połowie 2019 r. Centralny Port Komunikacyjny sp. z o.o. przeprowadziła Regionalne Konsultacje Społeczne (RKS), które były pierwszym z planowanych etapów działań konsultacyjnych. Celem tych działań było:

- a) przedstawienie przyjmowanych przez Spółkę założeń dla inwestycji w zakresie transportu kolejowego na poziomie wojewódzkim;
- b) zaprezentowanie częściowych wyników prac w zakresie wyznaczania korytarzy nowych linii kolejowych;
- c) zebranie uwag i wniosków do przedstawionych propozycji przebiegu korytarzy;
- d) uzyskanie opinii samorządów województw, jako organizatorów przewozów, w zakresie możliwości wykorzystania planowanych elementów sieci kolejowej w ramach wojewódzkich przewozów pasażerskich;
- e) zidentyfikowanie istotnych uwarunkowań związanych z procesem trasowania korytarzy.

W ramach Regionalnych Konsultacji Strategicznych odbył się cykl spotkań z przedstawicielami urzędów wojewódzkich, władz samorządów województw i miast stołecznych oraz regionalnych dyrekcji ochrony środowiska. Dokonano prezentacji założeń *Koncepcji...* z punktu widzenia poszczególnych regionów. Nadto RKS pozwoliły na wskazanie generalnie dużego zainteresowania Kolejowymi Inwestycjami Towarzyszącymi CPK i traktowania ich jako szansy zwiększenia potencjału społeczno-gospodarczego ośrodków regionalnych i subregionalnych.

6.4 Założenia przyjęte przy opisywaniu Kolejowych Liniowych Inwestycji Towarzyszących

Podczas opisywania Kolejowych Liniowych Inwestycji Towarzyszących, dla których wyznaczono korytarze, przyjęto poniższe założenia:

1. Założono obsługę linii pociągami pasażerskimi różnych kategorii, które na potrzeby opisu zagregowano do poniższych:
 - **IC („InterCity”)** – pociągi kursujące z maksymalnymi prędkościami dopuszczalnymi na poszczególnych odcinkach, obsługujące największe miasta i aglomeracje.
 - **IR („InterRegio”)** – pociągi kursujące z maksymalnymi prędkościami dopuszczalnymi na poszczególnych odcinkach, obsługujące największe miasta i aglomeracje oraz mniejsze ośrodki.
 - **Regionalne** – pociągi obsługujące relacje wewnątrz województwa lub w sąsiadujących województwach. Dedykowane skomunikowaniu ośrodków miejskich w skali wojewódzkiej oraz umożliwiające przesiadki na pociągi dalekobieżne przy zapewnieniu atrakcyjnego czasu przejazdu z wykorzystaniem nowych linii kolejowych.

2. Opisane korytarze, zawierające orientacyjne trasowania linii kolejowych są przedstawione na mapach w załączniku 1. Docelowe lokalizacje linii kolejowych będą ustalane na dalszych etapach prac studialno-projektowych i mogą ulegać zmianom w obrębie korytarzy.
3. W celu uproszczenia tekstu określenia „do”, „z”, „w kierunku” itp. używano dla opisu obydwu kierunków. Jeżeli nie zaznaczono inaczej, możliwe będą zatem przejazdy także w kierunku przeciwnym, z tymi samymi parametrami.
4. Podano czasy jazdy z CPK, zakładane według *Koncepcji...*, stanowiące założenie docelowe, po zakończeniu realizacji wszystkich inwestycji. Są to wstępne szacunki, dokonane przy przyjętych w *Koncepcji...* założeniach.
5. Przedstawiono także czasy jazdy z CPK i Warszawy, oszacowane z uwzględnieniem prezentowanych w niniejszym SSL wstępnych trasowań nowych linii kolejowych, możliwych do osiągnięcia parametrów istniejącej sieci kolejowej oraz wstępnie przyjętych parametrów taboru. Na potrzeby szacowania czasów jazdy przyjęto bezpośrednie pociągi kategorii IC z Warszawy i CPK do poszczególnych miast, po liniach należących do analizowanego ciągu, zatrzymujące się na ograniczonej liczbie stacji pośrednich (co do zasady na nie dłużej niż 2 minuty, poza CPK, gdzie przewidziano postoje 3 min.). Wynik obliczeń zaokrąglono do wielokrotności 5 minut.
Należy zaznaczyć, że szacunkowy czas jazdy pociągu jest wynikiem przyjętych założeń dotyczących między innymi:
 - a) wstępnych trasowań nowych linii kolejowych i rozwiązań styków nowych linii z istniejącą infrastrukturą;
 - b) parametrów technicznych (głównie prędkości maksymalnej) nowych oraz istniejących linii;
 - c) siatki postojów na stacjach pośrednich oraz czasu zatrzymań;
 - d) sposobu opracowywania rozkładów jazdy (np. wielkość rezerwy eksploatacyjnej);
 - e) charakterystyki trakcyjnej taboru i jego prędkości maksymalnej.
 W związku z tym w miarę doprecyzowywania powyższych parametrów, a także w wyniku uzgodnień z przewoźnikami, organizatorami przewozów, zarządcami infrastruktury kolejowej linii stycznych (także zagranicznych) mogą występować różnice w szacunkowych czasach jazdy.
6. Podane w tekście opisy przebiegu istniejących linii kolejowych mają charakter poglądowy i służą jedynie orientacyjnemu wskazaniu ich położenia.

6.5 Kolejowe Liniowe Inwestycje Towarzyszące (ciągi)

Przewidywane do budowy linie kolejowe, związane z CPK i ujęte w *SZRT do 2030 r.*¹⁶, objęte niniejszym opracowaniem, wraz z powiązanymi z nimi funkcjonalnie liniami istniejącymi pogrupowano w połączenia, tzw. ciągi (zaprezentowane na mapie poniżej). Ciągi o numerach od 1 do 10 łączą rejon CPK i Warszawy z innymi ośrodkami kraju oraz przejściami granicznymi. Ciągi 11 i 12 stanowią połączenia uzupełniające integrujące sieć kolejową.

Ciągi te należy utożsamiać z dotyczącymi linii kolejowych Inwestycjami Towarzyszącymi¹⁷, o których mowa w art. 118 u.cpk. W zakresie omawianych w niniejszym rozdziale Kolejowych Liniowych Inwestycji Towarzyszących, realizatorami (podmiotami odpowiedzialnymi za realizację) będą Centralny Port Komunikacyjny sp. z o.o. oraz PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Podczas posiedzenia Komisji

¹⁶ *Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku*, przyjęta uchwałą nr 105 Rady Ministrów z dnia 24 września 2019 r. (M.P. 2019 poz. 1054).

¹⁷ por. pkt. 4.8.3.

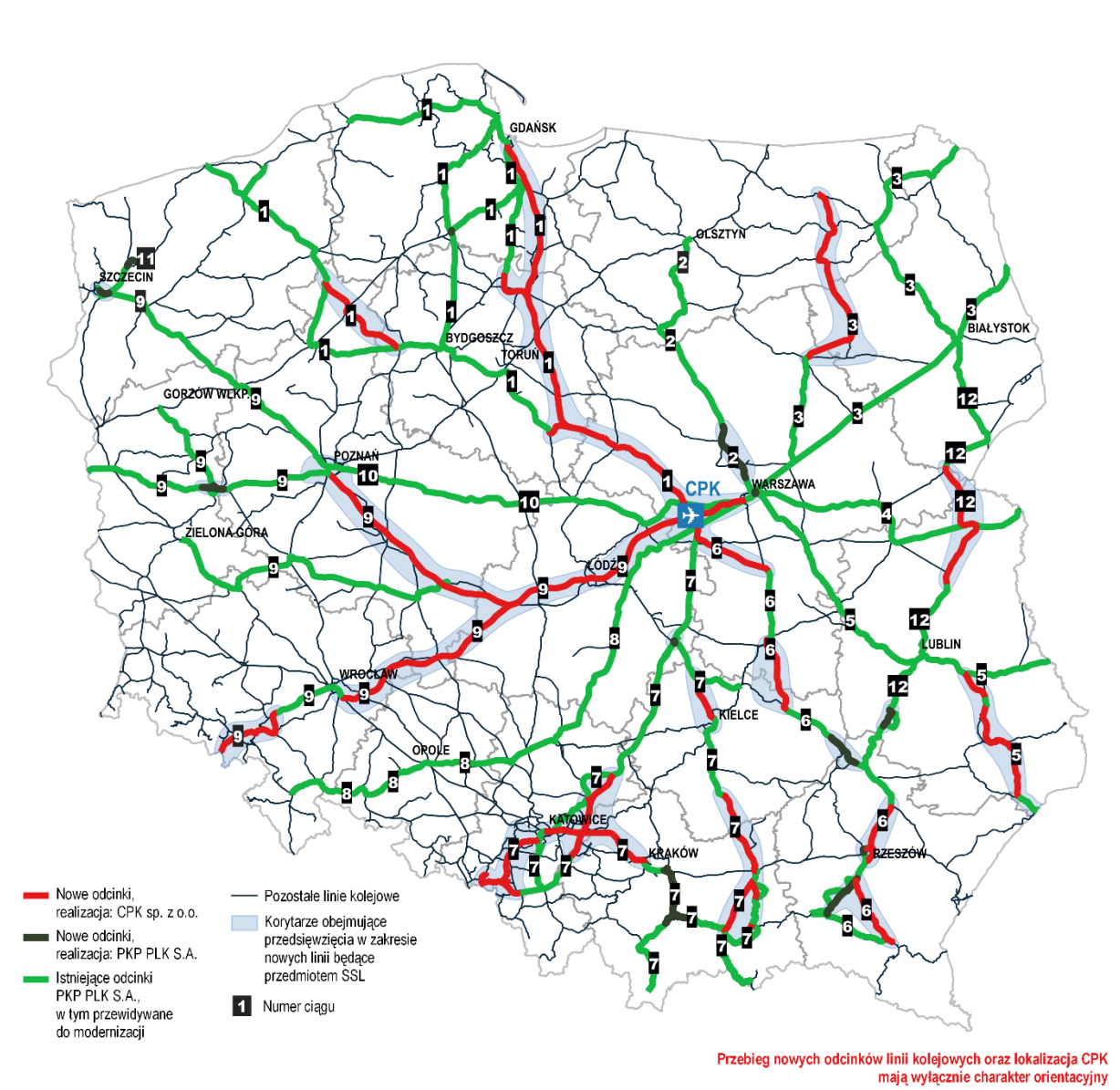
Uzgodnieniowej Komitetu Sterującego Komponentu Kolejowego CPK w styczniu 2019 r. z udziałem przedstawicieli tych podmiotów co do zasady przyjęto następujące założenie:

1. Centralny Port Komunikacyjny sp. z o.o. odpowiada za budowę nowych linii kolejowych,
2. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. odpowiada za modernizację istniejących linii kolejowych, którymi zarządza.

Ze względów pragmatycznych uwzględniono wyjątki od powyższej zasady, w myśl których PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. odpowiada za budowę nowych odcinków:

- 1) w ramach projektów obecnie przygotowywanych,
- 2) o niewielkiej długości, stanowiących uzupełnienie istniejącej sieci.

Poniższa mapa przedstawia Kolejowe Liniowe Inwestycje Towarzyszące (ciągi) wraz ze wstępnym wskazaniem podmiotu odpowiedzialnego za realizację poszczególnych odcinków.



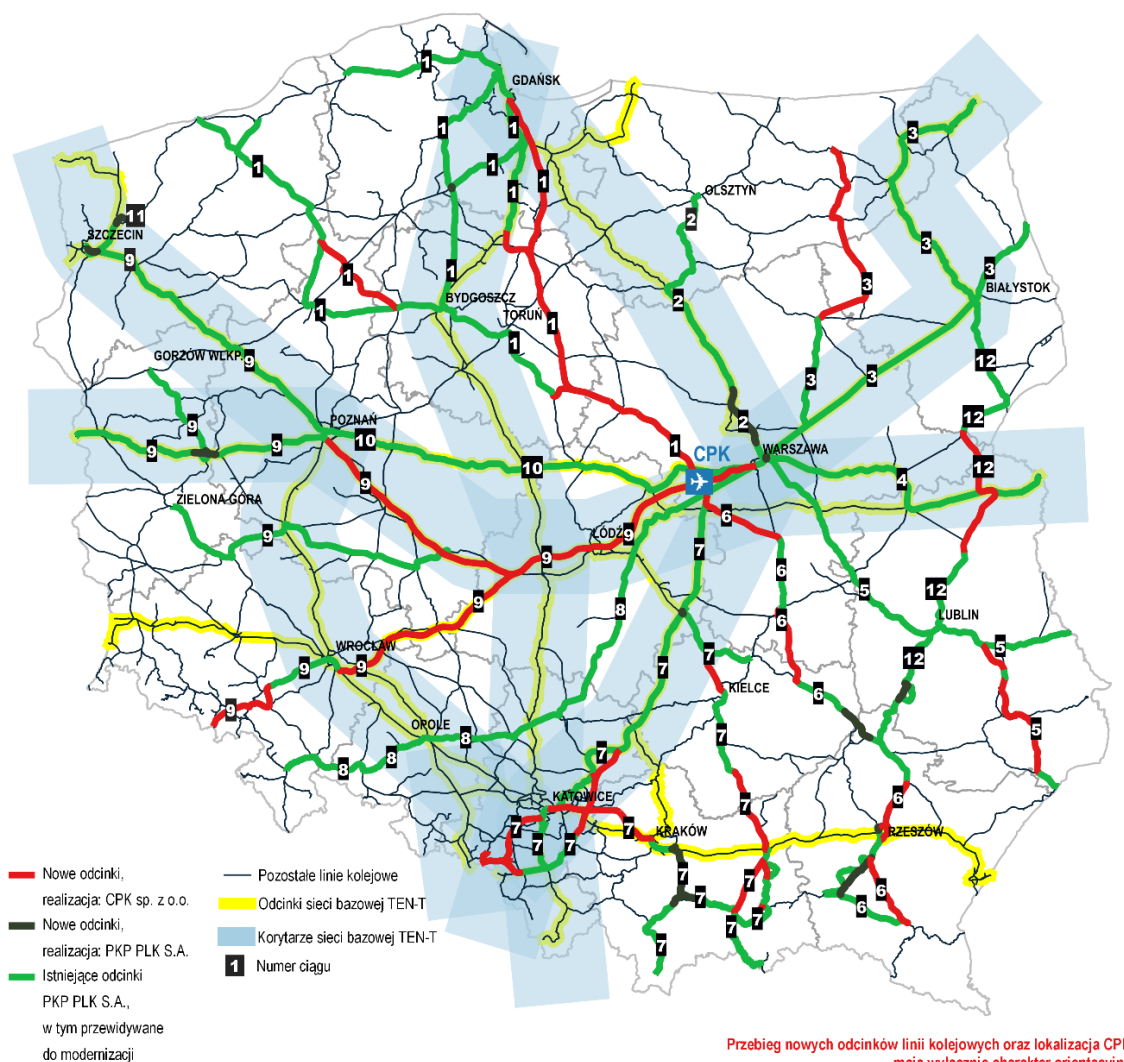
Rysunek 8. Kolejowe Liniowe Inwestycje Towarzyszące (ciągi) wraz ze wskazaniem podmiotu odpowiedzialnego za realizację

6.5.1 Kolejowe Liniowe Inwestycje Towarzyszące w sieci TEN-T

Zgodnie z rozporządzeniem definiującym sieć TEN-T¹⁸, obejmuje ona odcinki, które mają największe znaczenie strategiczne z punktu widzenia osiągnięcia celów rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej. Państwa członkowskie zostały zobowiązane do podjęcia odpowiednich środków w celu rozwijania sieci bazowej, tak aby spełniła ona zapisane w tym rozporządzeniu wymogi do dnia 31 grudnia 2030 r.

Jednocześnie w celu ułatwienia skoordynowanego wdrażania sieci bazowej określone zostały korytarze sieci bazowej¹⁹. W celu stworzenia zasobooszczędnego transportu multimodalnego, przyczyniając się do spójności poprzez lepszą współpracę terytorialną, korytarze sieci bazowej skupiają się na:

- integracji modalnej,
- interoperacyjności,
- skoordynowanym rozwoju infrastruktury, w szczególności na odcinkach transgranicznych oraz w miejscach powstawania wąskich gardeł.



Rysunek 9. Kolejowe Liniowe Inwestycje Towarzyszące na tle sieci TEN-T

¹⁸ 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 uchylającym decyzję nr 661/2010/UE.

¹⁹ założenia ujęte są w rozporządzeniu 1315/2013, przebieg korytarzy w Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1316/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. ustanawiającym instrument „Łącząc Europę”, zmieniającym rozporządzenie (UE) nr 913/2010 oraz uchylającym rozporządzenia (WE) nr 680/2007 i (WE) nr 67/2010.

Korytarze sieci bazowej mają także wspierać kompleksowe wdrażanie interoperacyjnych systemów zarządzania ruchem oraz, w stosownych przypadkach, wykorzystywanie innowacji i nowych technologii. Poniżej przedstawiono Kolejowe Liniowe Inwestycje Towarzyszące (ciągi) na tle sieci bazowej TEN-T (transeuropejskiej sieci transportowej) oraz korytarzy tej sieci.

W zakresie sieci bazowej TEN-T ujęte są przede wszystkim nowe odcinki linii kolejowych Warszawa – CPK – Łódź – Poznań / Wrocław. Należy podkreślić, że odcinek linii kolei dużych prędkości pomiędzy Łodzią a Wrocławiem został ujęty jako fragment korytarza w procedowanym obecnie projekcie nowego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego dotyczącego Instrumentu Łącząc Europę (CEF, Connecting Europe Facility), które określa przebiegi korytarzy sieci bazowej TEN-T²⁰.

Szczegóły dotyczące sieci TEN-T w odniesieniu do każdej z Kolejowych Inwestycji Towarzyszących przedstawiono w opisach poszczególnych ciągów.

6.5.2 Ciąg nr 1 (CPK – Kołobrzeg / Koszalin / Słupsk / Gdańsk)

6.5.2.1 Stan istniejący

Obecny układ sieci oraz stan infrastruktury kolejowej skutkują wydłużeniem czasów jazdy pomiędzy centralną Polską (rejon Warszawy i CPK), a istotnymi ośrodkami Pomorza Środkowego (Słupsk, Koszalin, Kołobrzeg). Utrudnia to dostęp mieszkańców tego regionu do stolicy, a w przyszłości także do planowanego portu lotniczego. Efektem jest także intensywne wykorzystywanie w tych relacjach transportu drogowego.

Podstawowa dla relacji Warszawa – Gdańsk linia kolejowa nr 9 ze względu na swój przebieg (tereny zabudowane, pagórkowate, a także obszary o niekorzystnej budowie geologicznej) ma bardzo ograniczony potencjał do dalszego skracania czasu jazdy. Ponadto wzrost popytu na przewozy o charakterze regionalnym (zwłaszcza w sąsiedztwie Warszawy i Trójmiasta), dalekobieżnym do Olsztyna oraz zakładany wzrost przewozów towarowych związany m.in. z rozwojem portów znacząco wpływa na przepustowość. Z jednej strony skutkuje to ograniczeniem możliwości trasowania pociągów dalekobieżnych, z drugiej – wyprzedzanie na stacjach przez pociągi szybkie znacznie wydłuża czas jazdy wolniejszych pociągów regionalnych i towarowych. Sytuacja taka także niekorzystnie oddziałuje na punktualność, szczególnie w przypadku zakłóceń w ruchu.

Trasowanie pociągów z Warszawy po istniejących liniach istotnie wydłuża niektóre relacje w porównaniu do najkrótszej odległości pomiędzy miastami (w linii prostej), na przykład do Płocka o 90%, do Torunia o 30%, a do Bydgoszczy o 25%).

6.5.2.2 Założenia dla inwestycji

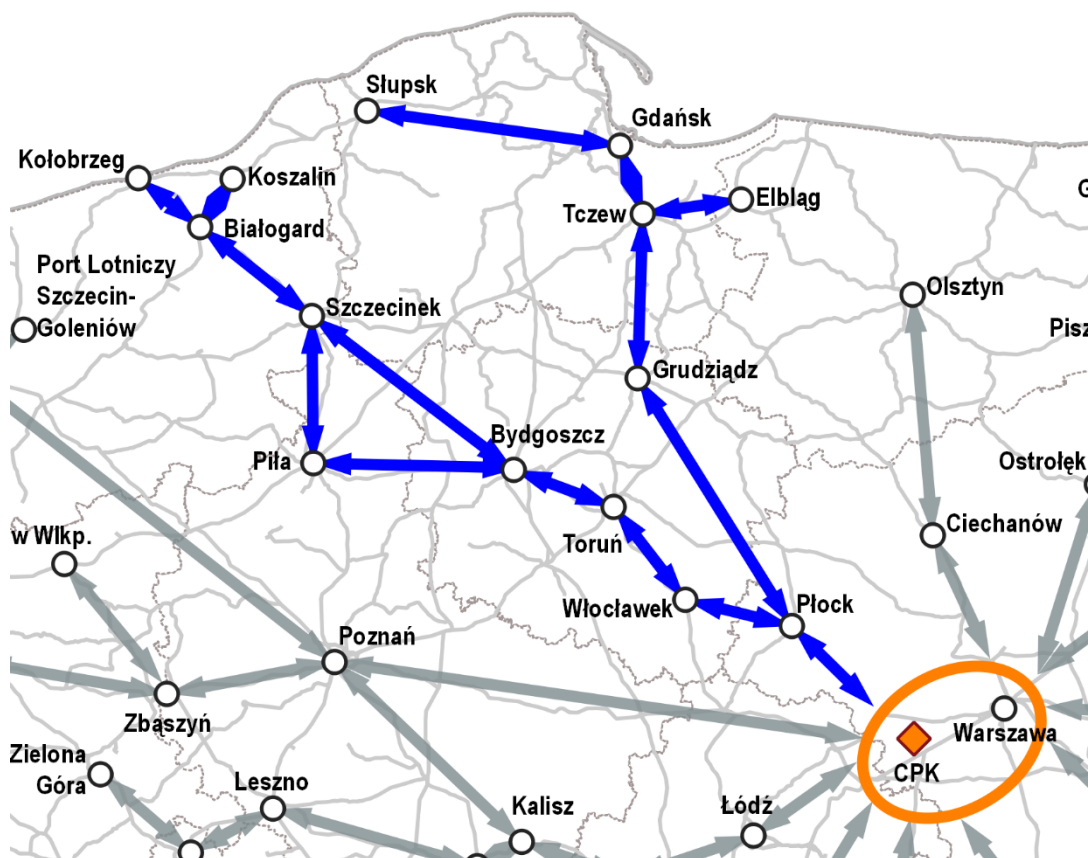
Zakładany na podstawie *Koncepcji...* oraz *SZRT do 2030 r.* przebieg ciągu nr 1 jest następujący:

Centralny Port Komunikacyjny – Płock – Włocławek – Toruń – Bydgoszcz – Nakło nad Notecią – Piła – Okonek – Kołobrzeg / Koszalin, Nakło nad Notecią – Złotów – Okonek oraz (Płock) – podg. Grochowalsk – Grudziądz – Gdańsk – Gdynia – Słupsk

Bydgoszcz – Łąq Południowy – Kościerzyna – Gdynia oraz Łąq Południowy – Tczew.

²⁰ http://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-8-2019-0420_PL.pdf

Ciąg ten stanowi połączenie CPK i Warszawy z Płockiem oraz ważnymi ośrodkami województw pomorskiego, kujawsko – pomorskiego i Pomorza Środkowego. Może być również wykorzystywany do obsługi Elbląga.



Rysunek 10. Najważniejsze ośrodki łączone przez linie ciągu nr 1 z węzłem CPK i Warszawą

Po liniach wchodzących w skład ciągu nr 1 trasowane mogą być pociągi IC i IR zasadniczo w poniższych relacjach (oraz ich wariantach – skróconych lub wydłużonych), zarówno przebiegających przez CPK, jak również łączących ośrodki o znaczeniu krajowym z jego pominięciem:

- 1) CPK – Płock – Gdańsk – Słupsk – Koszalin – Kołobrzeg, z możliwością wydłużenia ich do Warszawy (i dalej) lub połączenia z relacjami wychodzącymi z CPK w innych kierunkach, w szczególności:
 - a) po ciągu nr 6 w kierunku Radomia, południowo-wschodniej Polski i jako pociągi międzynarodowe na Słowację i do Austrii,
 - b) po ciągu nr 7 i 8 obsługujących Polskę południową i południowo-zachodnią,
 - c) po ciągu nr 9 w kierunku Łodzi, Wrocławia i jako pociągi międzynarodowe do Czech,
- 2) CPK – Płock – Grudziądz – Tczew – Elbląg, z możliwością wydłużenia ich do Warszawy (i dalej) lub połączenia z relacjami wychodzącymi z CPK w innych kierunkach opisanych w punkcie 1),
- 3) CPK – Płock – Toruń – Bydgoszcz – Piła / Złotów – Koszalin / Kołobrzeg, z możliwością wydłużenia ich do Warszawy (i dalej) lub połączenia z relacjami wychodzącymi z CPK w innych kierunkach, w szczególności:
 - a) po ciągu nr 6 w kierunku Radomia i południowo-wschodniej Polski,
 - b) po ciągu nr 7 i 8 obsługujących Polskę południową i południowo-zachodnią,
- 4) Łódź – Kutno – Gdańsk – ... (po analizowanym ciągu od rejonu Włocławka),
- 5) Poznań – Toruń – Grudziądz – Gdańsk (po analizowanym ciągu od Wąbrzeźna),

- 6) Poznań – Bydgoszcz – Gdańsk (po analizowanym ciągu od rejonu Tczewa lub po linii Bydgoszcz – Kościerzyna – Gdynia / Gdańsk),
- 7) Poznań – Piła – Szczecinek – Kołobrzeg / Koszalin,
- 8) Koszalin – Słupsk – Gdańsk – Elbląg.

Ponadto linie te mogą być wykorzystywane przez relacje o charakterze regionalnym, np.:

- 1) Warszawa – CPK – Płock,
- 2) Płock – Włocławek – Toruń.

Przedstawiony schemat połączeń ma charakter poglądowy, zaś jego docelowy kształt będzie ustalany w przyszłości przez przewoźników oraz organizatorów transportu.

Należy podkreślić, iż dzięki uruchomieniu nowych relacji dalekobieżnych po zakończeniu realizacji przedmiotowych inwestycji i powiązaniu ich z połączeniami kolejowymi o charakterze regionalnym oraz innymi środkami transportu nastąpi poprawa dostępności transportowej miejscowości położonych wzdłuż, a także w sąsiedztwie analizowanych linii.

Na ciąg nr 1 składają się następujące linie kolejowe²¹:

W relacji CPK – Gdańsk – Słupsk:

- 1) **nowa linia nr 5, odcinek Centralny Port Komunikacyjny – Płock – Grudziądz,**
- 2) **nowa linia nr 242 Grudziądz – Warlubie,**
- 3) istniejąca linia nr 131, odcinek Warlubie – Tczew,
- 4) istniejąca linia nr 9, odcinek Tczew – Gdańsk,
- 5) istniejące linie: nr 201, odcinek Maksymilianowo – Gdynia i 203, odcinek Łąg – Tczew oraz nowa łącznica w Łągu (inwestycje niezbędne w celu umożliwienia przeniesienia ruchu towarowego w relacjach do portów z ww. odcinka linii 131),
- 6) istniejąca linia nr 202, odcinek Gdańsk – Słupsk.

Odgałęzienie do Koszalina i Kołobrzegu:

- 7) **nowa linia nr 50 posterunek odgałęźny Grochowalsk – Włocławek,**
- 8) istniejąca linia nr 18, odcinek Włocławek – Nakło nad Notecią – Piła,
- 9) **nowa linia nr 400 Nakło nad Notecią – Okonek,**
- 10) istniejąca linia nr 405, odcinek Piła – Okonek – Szczecinek,
- 11) istniejąca linia nr 404, odcinek Szczecinek – Białogard – Kołobrzeg,
- 12) istniejąca linia nr 202, odcinek Białogard – Koszalin.

W ramach prowadzonych analiz uznano za zasadne uwzględnienie w dalszych pracach wariantu połączenia **Grudziądz z Gdańskiem** nowym odcinkiem linii, przebiegającym prawym brzegiem Wisły do Tczewa i dalej równoległe względem istniejącej linii kolejowej do Gdańska.

Koncepcja... zakłada, że rozbudowa sieci kolejowej pozwoli obsługiwać poniższe ośrodki w ramach połączeń wykorzystujących ciąg nr 1 pociągami o szacowanych docelowych czasach jazdy z CPK przedstawionych w tabeli:

²¹ Istniejące oraz nowe, ujęte w wykazie linii kolejowych o znaczeniu państwowym.

Tabela 1. Wstępne szacunki docelowych czasów jazdy z CPK pociągów wykorzystujących ciąg nr 1, założone w *Koncepcji...*

L.p.	Relacja z CPK do:	Czas jazdy z CPK wg <i>Koncepcji...</i> [godz:min]
1	Płock	0:25
2	Włocławek	0:42
3	Grudziądz	1:05
4	Gdańsk	1:45
5	Gdynia	2:05
6	Słupsk	2:55
7	Koszalin	3:25
8	Kołobrzeg	3:25
9	Toruń	1:05
10	Bydgoszcz	1:35

6.5.2.3 Analizowany przebieg korytarzy nowych linii kolejowych

Osiągnięcie przedstawionych wcześniej zakładanych czasów jazdy wymaga odpowiedniego trasowania przebiegu przewidywanych do budowy nowych linii kolejowych, tak aby zapewnić optymalny efekt eksploatacyjny. W dalszej części przedstawiono opisy analizowanych korytarzy trasowania następujących nowych linii kolejowych:

- nowa linia nr 5, odcinek Centralny Port Komunikacyjny – Płock – Grudziądz (z wydłużeniem do Gdańska),
- nowa linia nr 242 Grudziądz – Warlubie,
- nowa linia nr 50 posterunek odgałęźny Grochowski – Włocławek,
- nowa linia nr 400 Nakło nad Notecią – Okonek.

6.5.2.3.1 Linie kolejowe pomiędzy CPK a Gdańskiem (5, 50 i 242)

Opisany poniżej proponowany korytarz nowych linii kolejowych przedstawiony jest graficznie na mapie w załączniku 1.

Korytarz, w którym przewidywana jest budowa nowych linii kolejowych rozpoczyna się w planowanym węźle kolejowym Centralnego Portu Komunikacyjnego i przebiega na północy zachód w sąsiedztwie Sochaczewa. W sąsiedztwie Wyszogrodu przekracza Wisłę i dalej jej prawym brzegiem, przez Płock zbliża się do rejonu Włocławka. Tam rozdziela się na odnogę prowadzącą do Włocławka (włączenie do linii nr 18, Kutno – Toruń – Bydgoszcz – Piła) oraz gałąź kierującą się na północ. Przez rejony Lipna, Golubia-Dobrzynia i Wąbrzeźna dociera do Grudziądza. Stąd zakładane są dwa przebiegi korytarza:

- przekraczający Wisłę i włączający się w linię nr 131 (Chorzów Batory – Bydgoszcz – Tczew),
- biegnący prawym brzegiem Wisły przez Kwidzyn na północ do Tczewa, a następnie skręcający na północny zachód wzdłuż istniejącej linii kolejowej nr 9 (Warszawa – Tczew – Gdańsk) i kończący się w Gdańsku.

6.5.2.3.2 Linia kolejowa nr 400, Nakło nad Notecią – Okonek

Opisany poniżej proponowany korytarz nowej linii kolejowej przedstawiony jest graficznie na mapie w załączniku 1.

Korytarz rozpoczyna się w rejonie Nakła nad Notecią i przebiega przez okolice Złotowa do rejonu Okonka.

6.5.2.4 Wybrane efekty budowy nowych linii

Linie kolejowe nr 5, 50 i 242 istotnie skrócą czas jazdy pociągiem w relacjach do Płocka oraz miejscowości położonych w województwie kujawsko-pomorskim i dalej na północny zachód. Skierowanie na nowy ciąg pociągów Warszawa – Gdańsk zaowocuje także skróceniem czasu jazdy w tej relacji, a ponadto odciążą linię nr 9.

Połączenie wymienionych linii kolejowych w węźle kolejowym CPK z istniejącą CMK (linia kolejowa nr 4) zapewni dodatkowo atrakcyjny czas przejazdu w korytarzu Trójmiasto – Katowice / Kraków.

Nowe linie pozwolą na włączenie w efektywny system transportu kolejowego Lipna i Golubia-Dobrzynia oraz poprawę dostępności tym środkiem transportu Grudziądz i Wąbrzeźna. Efektem budowy linii kolejowej nr 400 Nakło nad Notecią – Okonek będzie skrócenie czasu jazdy z centralnych rejonów kraju do Koszalina i Kołobrzegu oraz włączenie w system szybkich połączeń kolejowych Złotowa.

Szacunki czasów przejazdu możliwych do osiągnięcia na bazie przedstawionych analiz w zakresie trasowań²² prezentuje poniższa tabela.

Tabela 2. Wstępne szacunki czasów jazdy dla ciągu nr 1 na bazie założeń opisanych w rozdz. 6.4, punkt 5

L.p.	Relacja do:	Oszacowany na bazie trasowań czas jazdy	
		z CPK [godz:min]	z Warszawy Centralnej [godz:min]
1	Płock	0:30	0:45
2	Włocławek	0:50	1:05
3	Grudziądz	1:10	1:25
4	Gdańsk	1:50	2:05
5	Gdynia	2:10	2:25
6	Słupsk	3:00	3:15
7	Toruń	1:15	1:30
8	Bydgoszcz	1:45	2:00
9	Koszalin	3:30	3:45
10	Kołobrzeg	3:35	3:50

²² założenia do szacowania czasów jazdy przedstawiono w p. 6.4.

6.5.2.5 Analiza przebiegu w kontekście sieci TEN-T

Obecnie rozpatrywane w ramach ciągu nr 1 nowe linie nie są ujęte w sieci TEN-T.

Nowy ciąg CPK – Płock – Grudziądz – (Warlubie) – Gdańsk wpisuje się funkcjonalnie w korytarz sieci bazowej TEN-T Morze Bałtyckie – Morze Adriatyckie, stanowiąc alternatywę dla linii nr 9 o krótszym czasie przejazdu w relacjach z południa i wschodu kraju (oraz zza południowej i wschodniej granicy), Warszawy oraz CPK do Gdańska. Przekierowanie zasadniczego dalekobieżnego ruchu pasażerskiego pomiędzy Warszawą i Gdańskiem na nowy ciąg pozwoli na odciążenie linii nr 9.

6.5.3 Ciąg nr 2 (CPK – Olsztyn)

6.5.3.1 Stan istniejący

Przepustowość linii nr 9 w bezpośrednim sąsiedztwie węzła warszawskiego wyczerpuje się ze względu na znaczny wzrost ruchu o charakterze regionalnym.

Czas jazdy na odcinku Warszawa – Nasielsk jest wydłużony ze względu na niekorzystną geometrię linii nr 9 w rejonie Nowego Dworu Mazowieckiego i Modlina (ograniczenia prędkości znacznie poniżej 200 km/h). Dodatkowo, potencjalna przebudowa tego odcinka jest skomplikowana i kosztowna ze względu na zagospodarowanie terenu oraz układ rzek.

6.5.3.2 Założenia dla inwestycji

Zakładany na podstawie *Koncepcji...* oraz *SZRT do 2030 r.* przebieg ciągu nr 2 jest następujący:

Warszawa – Ciechanów – Olsztyn.

Ciąg ten stanowi połączenie CPK i Warszawy z Olsztynem.



Rysunek 11. Najważniejsze ośrodki łączone przez linie ciągu nr 2 z Warszawą i węzłem CPK

Po liniach wchodzących w skład ciągu nr 2 trasowane mogą być pociągi IC i IR zasadniczo w poniższych relacjach (oraz ich wariantach – skróconych lub wydłużonych), zarówno przebiegających przez CPK, jak również łączących ośrodki o znaczeniu krajowym z jego pominięciem:

- 1) CPK – Olsztyn, z możliwością przedłużenia do ważnych miejscowości województwa warmińsko – mazurskiego (Szczytno, Mrągowo) oraz połączenia z relacjami wychodzącymi z CPK w innych kierunkach, w szczególności:
 - a) po ciągu nr 6 w kierunku Radomia, południowo-wschodniej Polski i na Słowację,
 - b) po ciągu nr 7 i 8 obsługujących Polskę południową i południowo-zachodnią,
 - c) po ciągu nr 9 w kierunku Łodzi, Wrocławia i do Czech,
- 2) Lublin – Warszawa – Olsztyn (Szczytno, Kętrzyn),
- 3) linia nr 20 może być także wykorzystana przez pociągi z CPK i Warszawy przez Ławę do Gdańska i Elbląga.

Ponadto linie wchodzące w skład ciągu nr 2 mogą być wykorzystywane przez relacje o charakterze regionalnym, np.:

- 1) Warszawa – Ciechanów,
- 2) Olsztyn – Działdowo.

Przedstawiony schemat połączeń ma charakter poglądowy, zaś jego docelowy kształt będzie ustalany w przyszłości przez przewoźników oraz organizatorów transportu.

Należy podkreślić, iż dzięki uruchomieniu nowych relacji dalekobieżnych po zakończeniu realizacji przedmiotowych inwestycji i powiązaniu ich z połączeniami kolejowymi o charakterze regionalnym oraz innymi środkami transportu nastąpi poprawa dostępności transportowej miejscowości położonych wzdłuż, a także w sąsiedztwie analizowanych linii.

Na ciąg nr 2 składają się następujące linie kolejowe²³:

- 1) **nowa linia nr 85, odcinek CPK – Warszawa Zachodnia**²⁴,
- 2) istniejąca linia nr 2, odcinek Warszawa Zachodnia – Warszawa Wschodnia,
- 3) istniejąca linia nr 9, odcinek Warszawa Wschodnia – Warszawa Choszczówka (oraz inne linie równoległe, nowe i istniejące, wykorzystywane jako dodatkowe tory na tym odcinku),
- 4) **nowy odcinek linii nr 20 Warszawa Choszczówka – Kątno**,
- 5) istniejąca linia nr 9, odcinek Kątno – Działdowo,
- 6) istniejąca linia nr 216, Działdowo – Olsztyn.

Koncepcja... zakłada, że rozbudowa sieci kolejowej pozwoli osiągnąć przedstawiony w tabeli docelowy czas jazdy z CPK w ramach połączeń wykorzystujących ciąg nr 2:

Tabela 3. Wstępny szacunek docelowego czasu jazdy z CPK pociągów wykorzystujących ciąg nr 2, założony w *Koncepcji...*

L.p.	Relacja z CPK do:	Czas jazdy z CPK wg <i>Koncepcji...</i> [godz:min]
1	Olsztyn	2:00

²³ Istniejące oraz nowe, ujęte w wykazie linii kolejowych o znaczeniu państwowym.

²⁴ ujęta w opisie ciągu 9 w p. 6.5.10.

6.5.3.3 Analizowany przebieg korytarza nowej linii kolejowej

Osiągnięcie przedstawionego wcześniej zakładanego czasu jazdy wymaga odpowiedniego trasowania przebiegu przewidywanej do budowy nowej linii kolejowej, tak aby zapewnić optymalny efekt eksploatacyjny. W dalszej części przedstawiono opisy analizowanego korytarza trasowania nowego odcinka linii kolejowej nr 20 Warszawa Choszczówka – Kątne.

6.5.3.3.1 Linia kolejowa nr 20, nowy odcinek Warszawa Choszczówka – Kątne

Opisany poniżej proponowany korytarz nowego odcinka linii kolejowej przedstawiony jest graficznie na mapie w załączniku 1.

Korytarz, w którym przewidywana jest budowa nowej linii kolejowej rozpoczyna się w rejonie obecnego przystanku Warszawa Żerań (połączenie z linią nr 9). Przebiega przez rejon Legionowa, przecina Narew i jej tereny zalewowe (zachodnia część) oraz zachodnią część Zalewu Żegrzyńskiego (wschodnia część korytarza) i na północ od Nasielska włącza się w przebieg linii nr 9.

6.5.3.4 Wybrane efekty budowy nowej linii

Efektem inwestycji będzie skrócenie przebiegu linii kolejowej dla ruchu dalekobieżnego na odcinku Warszawa – Nasielsk. Nowa linia charakteryzuje się także lepszą geometrią niż przebieg obecnej, czego efektem będzie wyższa prędkość maksymalna pociągów oraz krótszy czas jazdy. Jednocześnie dzięki możliwości przeniesienia ruchu dalekobieżnego pasażerskiego i towarowego, na linii nr 9 możliwy będzie dalszy rozwój przewozów o charakterze regionalnym bez ograniczeń (w postaci braku przepustowości czy też konieczności zapewniania postojów na wyprzedzanie) powodowanych znacznym natężeniem ruchu pociągów szybszych.

Szacunki czasów przejazdu możliwych do osiągnięcia na bazie przedstawionych analiz w zakresie trasowań²⁵ prezentuje poniższa tabela.

Tabela 4. Wstępne szacunki czasów jazdy dla ciągu nr 2 na bazie założeń opisanych w rozdz. 6.4, punkt 5

L.p.	Relacja do:	Oszacowany na bazie trasowań czas jazdy	
		z CPK [godz:min]	z Warszawy Centralnej [godz:min]
1	Olsztyn	2:00	1:45

6.5.3.5 Analiza przebiegu w kontekście sieci TEN-T

Planowany nowy odcinek linii nr 20 potencjalnie wpisuje się w sieć TEN-T jako integralny funkcjonalnie element znajdującego się w sieci bazowej TEN-T odcinka Warszawa – Nasielsk. Nowy odcinek ma bowiem charakter odcinka znacząco poprawiającego przepustowość, co jest niezbędne ze względu na znaczne obciążenie tego fragmentu sieci kolejowej ruchem pociągów pasażerskich dalekobieżnych, regionalnych i aglomeracyjnych oraz towarowych.

²⁵ założenia do szacowania czasów jazdy przedstawiono w p. 6.4.

6.5.4 Ciąg nr 3 (CPK – Ostrołęka – Giżycko / Białystok – Trakiszki (granica) / Kuźnica Białostocka (granica))

6.5.4.1 Stan istniejący

Obecny układ sieci oraz stan infrastruktury kolejowej skutkują wydłużeniem czasów jazdy pomiędzy centralną Polską (rejon Warszawy i CPK) a istotnymi miejscowościami Mazur (Kętrzyn, Giżycko, Pisz), w tym mającymi znaczny potencjał w zakresie rozwoju turystyki. Efektem jest zarówno utrudniony dostęp mieszkańców tego regionu już obecnie do stolicy, a w przyszłości do planowanego portu lotniczego, jak i ograniczone możliwości dojazdu pociągiem w omawiane rejony w celach turystycznych. Należy zwrócić uwagę, że trasowanie pociągów w relacjach z Warszawy do wymienionych miast po istniejących liniach istotnie wydłuża te relacje w porównaniu do najkrótszej odległości²⁶: do Kętrzyna o 55%, Giżycka o 70%, a Pisz o 105%. Gęstość sieci kolejowej w rejonie Mazur jest jedną z najniższych w kraju, a jej ukształtowanie w osi wschód-zachód utrudnia organizację przewozów pasażerskich i towarowych. Oddziałuje to negatywnie na spójność sieci kolejowej, a tym samym na spójność terytorialną Polski.

Nadto Łomża, będąca do końca 1998 r. miastem wojewódzkim, nie ma obecnie połączenia kolejowego z Warszawą. Istniejące linie kolejowe, po których pociągi w tej relacji mogłyby kursować, mają niekorzystny przebieg (wydłużenie trasy Ostrołęka – Łomża wynosi blisko 30% w porównaniu do najkrótszej odległości pomiędzy stacjami mierzonej w linii prostej).

Podkreślić należy również, że relacja Warszawa – Białystok – Suwałki – granica państwa nabiera coraz większego znaczenia w kontekście rozpoczynającej się w krajach bałtyckich budowy linii Rail Baltica. Z tego względu zasadne jest zapewnienie równocześnie trasy alternatywnej, umożliwiającej utrzymanie ciągłości ruchu kolejowego na tym obszarze zwłaszcza w sytuacjach awaryjnych.

Kolejny aspekt stanowi wyczerpująca się przepustowość linii nr 6 na odcinku Warszawa – Białystok. Na przestrzeni ostatnich lat obserwowany jest wzrost popytu na przewozy aglomeracyjne i regionalne (szczególnie w okolicy Warszawy i Białegostoku), dalekobieżne oraz towarowe w kierunku wschodniej i północno-wschodniej granicy kraju (w tym tranzytowe).

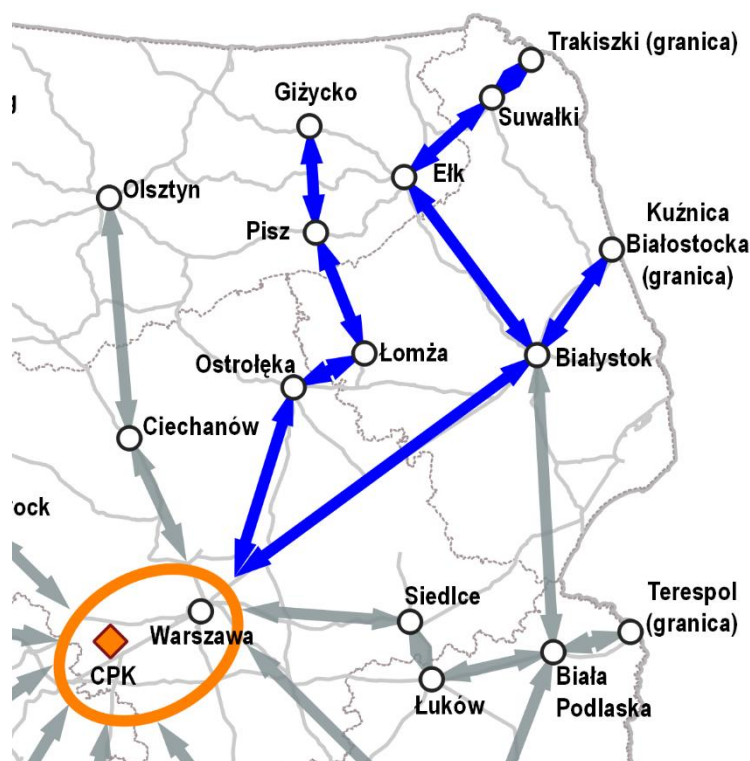
6.5.4.2 Założenia dla inwestycji

Zakładany na podstawie *Koncepcji...* oraz *SZRT do 2030 r.* przebieg ciągu nr 3 jest następujący:

Warszawa – Białystok – Ełk – Suwałki – granica państwa, Białystok – Kuźnica Białostocka – granica państwa oraz Tłuszcz – Ostrołęka – Łomża – Pisz – Giżycko.

Ciąg ten stanowi połączenie CPK (i Warszawy) z regionem Mazur, województwem podlaskim oraz w relacjach zagranicznych z krajami bałtyckimi (Litwą, Łotwą i Estonią) i Białorusią (oraz Rosją).

²⁶ mierzonej w linii prostej.



Rysunek 12. Najważniejsze ośrodki łączone przez linie ciągu nr 3 z Warszawą i węzłem CPK

Po liniach wchodzących w skład ciągu nr 3 trasowane mogą być pociągi IC i IR zasadniczo w poniższych relacjach (oraz ich wariantach – skróconych lub wydłużonych), zarówno przebiegających przez CPK, jak również łączących ośrodki o znaczeniu krajowym z jego pominięciem:

- 1) CPK – Warszawa – Ostrołęka – Pisz – Giżycko, z możliwością wydłużenia do Kętrzyna oraz połączenia z relacjami wychodzącymi z CPK w innych kierunkach, w szczególności:
 - a) po ciągu nr 6 w kierunku Radomia i południowo-wschodniej Polski,
 - b) po ciągu nr 7 i 8 obsługujących Polskę południową i południowo-zachodnią,
 - c) po ciągu nr 9 w kierunku Łodzi i Wrocławia,
- 2) CPK – Warszawa – Białystok – Elk – Suwałki – Trakiszki – Litwa (Kowno, Wilno) – Łotwa (Ryga) – Estonia (Tallin), z możliwością połączenia z relacjami wychodzącymi z CPK w innych kierunkach, w szczególności:
 - a) po ciągu nr 6 w kierunku Radomia, południowo-wschodniej Polski i jako pociągi międzynarodowe na Słowację i do Austrii,
 - b) po ciągu nr 7 i 8 obsługujących Polskę południową i południowo-zachodnią,
 - c) po ciągu nr 9 w kierunku Łodzi, Wrocławia i jako pociągi międzynarodowe do Czech,
- 3) CPK – Warszawa – Białystok – Kuźnica Białostocka (Grodno), z możliwością połączenia z relacjami wychodzącymi z CPK jak powyżej,
- 4) Suwałki - Elk – Białystok – Biała Podlaska – Lublin – Zamość – Tomaszów Lubelski / Rzeszów.

Ponadto linie te mogą być wykorzystywane przez relacje o charakterze regionalnym, np.:

- 1) Warszawa – Ostrołęka – Łomża,
- 2) Warszawa – Czyżew,
- 3) Czyżew – Białystok,
- 4) Białystok – Elk – Suwałki,

- 5) Białystok – Sokółka – Augustów,
- 6) Olsztyn – Pisz – Giżycko / Kolno.

Przedstawiony schemat połączeń ma charakter poglądowy, zaś jego docelowy kształt będzie ustalany w przyszłości przez przewoźników oraz organizatorów transportu.

Należy podkreślić, iż dzięki uruchomieniu nowych relacji dalekobieżnych po zakończeniu realizacji przedmiotowych inwestycji i powiązaniu ich z połączeniami kolejowymi o charakterze regionalnym oraz innymi środkami transportu nastąpi poprawa dostępności transportowej miejscowości położonych wzdłuż, a także w sąsiedztwie analizowanych linii.

Na ciąg nr 3 składają się następujące linie kolejowe²⁷:

Relacja do Białegostoku i Kuźnicy Białostockiej:

- 1) **nowa linia nr 85, odcinek CPK – Warszawa Zachodnia**²⁸,
- 2) istniejąca linia nr 2, odcinek Warszawa Zachodnia – Warszawa Wschodnia,
- 3) **nowy odcinek linii nr 6, Warszawa Wschodnia – Zielonka**,
- 4) istniejąca linia nr 6, odcinek Zielonka – Tłuszcz – Białystok – Kuźnica Białostocka (granica).

Relacja do Pisz – jak wyżej do Tłuszcza oraz:

- 5) istniejąca linia nr 29, Tłuszcz – Ostrołęka,
- 6) **nowy odcinek linii nr 29 Ostrołęka – Giżycko**.

Relacja do Trakiszek – jak w 1) – 4) do Białegostoku oraz:

- 7) istniejąca linia nr 38, odcinek Białystok – Ełk,
- 8) linie istniejącego ciągu Ełk – Suwałki – Trakiszki (granica), modernizowanego w ramach projektu realizowanego obecnie przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Koncepcja... zakłada, że rozbudowa sieci kolejowej pozwoli obsługiwać poniższe ośrodki w ramach połączeń wykorzystujących ciąg nr 3 pociągami o szacowanych docelowych czasach jazdy z CPK przedstawionych w tabeli:

Tabela 5. Wstępne szacunki docelowych czasów jazdy z CPK pociągów wykorzystujących ciąg nr 3, założone w *Koncepcji*...

L.p.	Relacja z CPK do:	Czas jazdy z CPK wg <i>Koncepcji</i> ... [godz:min]
1	Pisz	1:45
2	Giżycko	2:15
3	Białystok	1:15
4	Ełk	2:20
5	Suwałki	2:30

²⁷ Istniejące oraz nowe, ujęte w wykazie linii kolejowych o znaczeniu państwowym.

²⁸ ujęta w opisie ciągu 9 w p. 6.5.10.

6.5.4.3 Analizowany przebieg korytarzy nowych linii kolejowych

Osiągnięcie przedstawionych wcześniej zakładanych czasów jazdy wymaga odpowiedniego trasowania przebiegu przewidywanych do budowy nowych linii kolejowych, tak aby zapewnić optymalny efekt eksploatacyjny. W dalszej części przedstawiono opisy analizowanych korytarzy trasowania następujących nowych linii kolejowych:

- a) nowego odcinka linii nr 6 Warszawa Wschodnia – Zielonka,
- b) nowego odcinka linii nr 29 Ostrołęka – Giżycko.

Ze względu na zaawansowanie prowadzonych obecnie przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. prac przygotowawczych²⁹ analizie nie poddawano linii ciągu Ełk – Suwałki – Trakiszki (granica).

6.5.4.3.1 Nowy odcinek linii kolejowej nr 6 Warszawa Wschodnia – Zielonka

Opisany poniżej proponowany korytarz nowego odcinka linii kolejowej przedstawiony jest graficznie na mapie w załączniku 1.

Korytarz zawierający rozpatrywany odcinek Warszawa Wschodnia – Zielonka przedłużenia linii nr 6 łączy się z korytarzem ciągu nr 9 i obejmuje prawobrzeżną Warszawę do rejonu drogi S8 na północy oraz Ząbek, Kawęczyna i Gocławia na wschodzie i Siekierki na południu.

6.5.4.3.2 Linia kolejowa nr 29, nowy odcinek Ostrołęka – Giżycko

Opisany poniżej proponowany korytarz nowego odcinka linii kolejowej przedstawiony jest graficznie na mapie w załączniku 1.

Korytarz rozpoczyna się w rejonie Ostrołęki. Wzdłuż istniejącej linii 36 (Ostrołęka – Łapy) oraz po jej północnej stronie prowadzi na wschód do okolic dawnego przystanku Łubnica Łomżyńska na linii nr 36 Ostrołęka - Łapy, a od Łomży także na północ, przekraczając Narew, do Kolna. Za tym miastem przebiega wzdłuż zlikwidowanych linii kolejowych przez Pisz i Orzysz do Giżycka.

6.5.4.4 Wybrane efekty budowy nowych linii

Nowy odcinek linii nr 6 skróci czas jazdy na odcinku Warszawa Wschodnia – Zielonka, ze względu na zmniejszenie długości tej trasy kolejowej oraz możliwą większą prędkość maksymalną niż na obecnie wykorzystywanej linii nr 449 Warszawa Rembertów – Zielonka o stosunkowo małych promieniach łuków. Zwolni także przepustowość na tej ostatniej linii, umożliwiając jednocześnie poprawę warunków do rozwoju przewozów o charakterze regionalnym, obsługującym północno-wschodnie obrzeża Warszawy.

Efektom budowy nowego odcinka linii nr 29 będzie stworzenie krótszego, mającego wysokie parametry połączenia Ostrołęki z Łomżą. Umożliwi to dogodne skomunikowanie tego miasta transportem kolejowym. Długość nowej linii kolejowej będzie bowiem o ok. 30% mniejsza niż obecna trasa przez Śniadowo, a warianty nowej linii charakteryzują się korzystniejszą geometrią względem przebiegu istniejących linii kolejowych.

²⁹ w ramach projektu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. *Prace na linii kolejowej E 75 na odcinku Białystok – Suwałki – Trakiszki (granica państwa), etap II odcinek Ełk - Trakiszki (granica państwa).*

W istotnym stopniu ulegnie ponadto skróceniu potencjalna trasa pociągów w relacjach łączących Polskę Centralną z mającymi duże znaczenie turystyczne rejonami Mazur.

Nowy odcinek linii nr 29, oprócz poprawy warunków dla prowadzenia pociągów pasażerskich, umożliwi nieograniczone przepustowością linii kolejowej nr 6 trasowanie szybkich połączeń towarowych w relacjach północny wschód – południe. Ponadto stworzy ciąg Warszawa – Pisz/Orzysz – Ełk pozwalający ominąć w sytuacjach awaryjnych istniejący ciąg przez Białystok.

Budowa nowej linii kolejowej ma także istotne znaczenie dla działań związanych ze spójnością terytorialną kraju. Będzie to możliwe poprzez zapewnienie nowego kolejowego korytarza transportowego w osi południkowej w stosunku do obecnie istniejących w układzie równoleżnikowym w tym rejonie kraju.

Szacunki czasów przejazdu możliwych do osiągnięcia na bazie przedstawionych analiz w zakresie trasowań³⁰ prezentuje poniższa tabela.

Tabela 6. Wstępne szacunki czasów jazdy dla ciągu nr 3 na bazie założeń opisanych w rozdz. 6.4, punkt 5

L.p.	Relacja do:	Oszacowany na bazie trasowań czas jazdy	
		z CPK [godz:min]	z Warszawy Centralnej [godz:min]
1	Pisz	2:00	1:45
2	Giżycko	2:30	2:15
3	Białystok	1:30	1:15
4	Ełk	2:20	2:05
5	Suwałki	2:50	2:35

6.5.4.5 Analiza przebiegu w kontekście sieci TEN-T

Odcinek linii nr 6 Warszawa Wschodnia – Zielonka potencjalnie wpisuje się w sieć TEN-T jako alternatywny przebieg należącego do TEN-T odcinka istniejących linii nr 2 i 449 Warszawa Wschodnia – Warszawa Rembertów – Zielonka.

³⁰ założenia do szacowania czasów jazdy przedstawiono w p. 6.4.

6.5.5 Ciąg nr 4 (CPK – Terespol (granica))

6.5.5.1 Założenia

Zakładany na podstawie *Koncepcji...* oraz *SZRT do 2030 r.* przebieg ciągu nr 4 jest następujący:

Warszawa – Siedlce – Biała Podlaska – Terespol – granica państwa.

Ciąg ten stanowi połączenie CPK (i Warszawy) ze wschodnią częścią województwa mazowieckiego i północną częścią województwa lubelskiego.

Na ciąg nr 4 składają się następujące linie kolejowe³¹:

- 1) **nowa linia nr 85, odcinek CPK – Warszawa Zachodnia,**
- 2) istniejąca linia nr 2, odcinek Warszawa Zachodnia – Terespol (granica państwa).

W ciągu nr 4 nie są przewidywane żadne inwestycje budowy nowych linii poza odcinkiem CPK – Warszawa Zachodnia opisanym w ramach ciągu nr 9 w p. Ciąg nr 9 (CPK – Łódź – Wrocław – granica Polska/Czechy / Poznań – Szczecin / Zielona Góra / granica Polska/Niemcy / Gorzów Wielkopolski).

6.5.6 Ciąg nr 5 (CPK – Chełm (granica)/ Bełżec (granica))

6.5.6.1 Stan istniejący

Znaczne obszary pomiędzy Zamościem, Tomaszowem Lubelskim a Bełżcem nie mają obecnie infrastruktury kolejowej. Jest to jednym z powodów niskiej dostępności transportowej tych terenów.

Wśród uwarunkowań takiego stanu rzeczy znajduje się m.in. długi czas jazdy pociągami pomiędzy centralną Polską (rejon Warszawy i CPK) a Zamościem, będący efektem zarówno stanu istniejącej infrastruktury (w tym braku elektryfikacji linii na odcinku Rejowiec – Zamość), jak i przebiegu linii (trasa kolejowa Lublin – Zamość jest dłuższa o ok. 33% niż drogowa i ok. 50% niż odległość w linii prostej). Brakuje także efektywnych połączeń kolejowych ważnych ośrodków Polski Wschodniej, np. Zamościa z Lublinem i Białymstokiem.

W kontekście międzynarodowym należy wskazać brak połączenia kolejowego z Warszawy do Lwowa po najkrótszej trasie, tj. przez przejście kolejowe Bełżec/Rawa Ruska³².

6.5.6.2 Założenia dla inwestycji

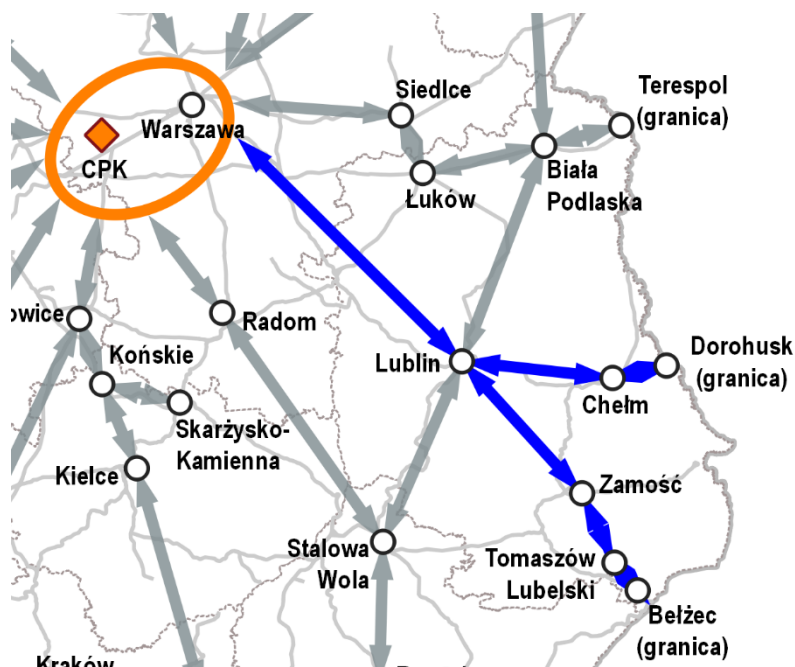
Zakładany na podstawie *Koncepcji...* oraz *SZRT do 2030 r.* przebieg ciągu nr 5 jest następujący:

Warszawa – Lublin – Trawniki – Chełm – granica państwa oraz Trawniki – Zamość – Tomaszów Lubelski – Bełżec – granica państwa.

Ciąg ten stanowi połączenie CPK (i Warszawy) z ważnymi ośrodkami województwa lubelskiego. Ewentualna modernizacja linii kolejowych na terenie Ukrainy umożliwiłaby uruchomienie połączeń międzynarodowych do Lwowa i Kijowa przez przejście graniczne Bełżec – Rawa Ruska.

³¹ Istniejące oraz nowe, ujęte w wykazie linii kolejowych o znaczeniu państwowym.

³² możliwość jego uruchomienia będzie zależna od inwestycji w polską infrastrukturę, a także od ustaleń ze stroną ukraińską.



Rysunek 13. Najważniejsze ośrodki łączone przez linie ciągu nr 5 z Warszawą i węzłem CPK

Po liniach wchodzących w skład ciągu nr 5 trasowane mogą być pociągi IC i IR zasadniczo w poniższych relacjach (oraz ich wariantach – skróconych lub wydłużonych), zarówno przebiegających przez CPK, jak również łączących ośrodki o znaczeniu krajowym z jego pominięciem:

- 1) CPK – Warszawa – Lublin – Chelm, z możliwością wydłużenia na Ukrainę (do Kowla i dalej) lub połączenia z relacjami wychodzącymi z CPK w innych kierunkach, w szczególności:
 - a) po ciągu nr 1 w kierunku Gdańska i północnej Polski,
 - b) po ciągu nr 9 w kierunku Łodzi, Poznania, Szczecina lub Wrocławia i jako pociągi międzynarodowe do Czech i Niemiec,
- 2) CPK – Warszawa – Lublin – Zamość – Tomaszów Lubelski – Bełżec, z możliwością wydłużenia ich na Ukrainę (do Lwowa i dalej) lub połączenia z relacjami wychodzącymi z CPK w innych kierunkach, w szczególności:
 - a) po ciągu nr 1 w kierunku Gdańska i północnej Polski,
 - b) po ciągu nr 9 w kierunku Łodzi, Poznania, Szczecina i jako pociągi międzynarodowe do Niemiec,
- 3) Suwałki – Białystok – Biała Podlaska – Lublin – Zamość – Tomaszów Lubelski / Rzeszów,
- 4) Kielce – Radom – Dęblin – Lublin – Zamość – Tomaszów Lubelski i dalej potencjalnie do Lwowa,
- 5) Zamość – Tomaszów Lubelski – Bełżec – Przeworsk – Rzeszów – Kraków.

Ponadto nowe linie wchodzące w skład ciągu nr 5 mogą być wykorzystywane przez relacje o charakterze regionalnym, np.:

- 1) Lublin – Krasnystaw – Zamość – Bełżec / Hrubieszów,
- 2) Zamość – Bełżec – Horyniec Zdrój – Przeworsk.

Przedstawiony schemat połączeń ma charakter poglądowy, zaś jego docelowy kształt będzie ustalany w przyszłości przez przewoźników oraz organizatorów transportu. Możliwość uruchomienia połączeń do Lwowa zależy będzie podstawowo od możliwości poprawy parametrów linii po stronie ukraińskiej (Rawa Ruska – Lwów).

Należy podkreślić, iż dzięki uruchomieniu nowych relacji dalekobieżnych po zakończeniu realizacji przedmiotowych inwestycji i powiązaniu ich z połączeniami kolejowymi o charakterze regionalnym oraz innymi środkami transportu nastąpi poprawa dostępności transportowej miejscowości położonych wzdłuż, a także w sąsiedztwie analizowanych linii.

Na ciąg nr 5 składają się następujące linie kolejowe³³:

- 1) **nowa linia nr 85, odcinek CPK – Warszawa Zachodnia**³⁴,
- 2) istniejąca linia nr 2, odcinek Warszawa Zachodnia – Warszawa Wschodnia,
- 3) istniejąca linia nr 7, odcinek Warszawa Wschodnia – Trawniki – Chełm – Dorohusk (granica),
- 4) **nowa linia nr 54 Trawniki – Krasnystaw Miasto**,
- 5) istniejąca linia nr 69, odcinek Krasnystaw Miasto – Wólka Orłowska,
- 6) **nowa linia nr 56 Wólka Orłowska – Zamość – Tomaszów Lubelski – Bełzec**,
- 7) istniejąca linia nr 69, odcinek Bełzec – granica państwa.

Koncepcja... zakłada, że rozbudowa sieci kolejowej pozwoli obsługiwać poniższe ośrodki w ramach połączeń wykorzystujących ciąg nr 5 pociągami o szacowanych docelowych czasach jazdy z CPK przedstawionych w tabeli:

Tabela 7. Wstępne szacunki docelowych czasów jazdy z CPK pociągów wykorzystujących ciąg nr 5, założone w *Koncepcji...*

L.p.	Relacja z CPK do:	Czas jazdy z CPK wg <i>Koncepcji...</i> [godz:min]
1	Lublin	1:45
2	Tomaszów Lub.	2:45

6.5.6.3 Analizowany przebieg korytarzy nowych linii kolejowych

Osiągnięcie przedstawionych wcześniej zakładanych czasów jazdy wymaga odpowiedniego trasowania przebiegu przewidywanych do budowy nowych linii kolejowych, tak aby zapewnić optymalny efekt eksploatacyjny. W dalszej części przedstawiono opisy analizowanych korytarzy trasowania następujących nowych linii kolejowych:

- a) nowej linii nr 54 Trawniki – Krasnystaw Miasto,
- b) nowej linii nr 56 Wólka Orłowska – Zamość – Tomaszów Lubelski – Bełzec.

6.5.6.3.1 Linie kolejowe nr 54 Trawniki – Krasnystaw Miasto oraz nr 56 Wólka Orłowska – Bełzec

Opisany poniżej proponowany korytarz nowych linii kolejowych przedstawiony jest graficznie na mapie w załączniku 1.

Korytarz, w którym przewidywana jest budowa nowych linii kolejowych rozpoczyna się w rejonie istniejącego przystanku Biskupice na linii kolejowej nr 7. Prowadzi przez Trawniki, następnie wzdłuż

³³ Istniejące oraz nowe, ujęte w wykazie linii kolejowych o znaczeniu państwowym.

³⁴ ujęta w opisie ciągu 9 w p. 6.5.10.

Wieprza na południowy wschód do Krasnegostawu i dalej na południe do okolic Izbicy. Stamtąd kieruje się wzdłuż drogi krajowej nr 17 na południowy wschód do Zamościa oraz na południe przez Tomaszów Lubelski i Bełzec do granicy państwa w rejonie Hrebenego.

6.5.6.4 Wybrane efekty budowy nowych linii

Linie nr 54 i 56 (Trawniki – Zamość – Bełzec) umożliwią stworzenie całkowicie nowej oferty szybkich i komfortowych przewozów pasażerskich z Bełzca, Tomaszowa Lubelskiego oraz miejscowości położonych w ich sąsiedztwie do Lublina i Warszawy.

Szacunki czasów przejazdu możliwych do osiągnięcia na bazie przedstawionych analiz w zakresie trasowań³⁵ prezentuje poniższa tabela.

Tabela 8. Wstępne szacunki czasów jazdy dla ciągu nr 5 na bazie założeń opisanych w rozdz. 6.4, punkt 5

L.p.	Relacja do:	Oszacowany na bazie trasowań czas jazdy	
		z CPK [godz:min]	z Warszawy Centralnej [godz:min]
1	Lublin	1:45	1:30
2	Tomaszów Lub.	2:45	2:30

6.5.6.1 Analiza przebiegu w kontekście sieci TEN-T

Analizowane w niniejszym podrozdziale nowe linie kolejowe (54 i 56) nie wpisują się w sieć TEN-T.

6.5.7 Ciąg nr 6 (CPK – Rzeszów – Sanok)

6.5.7.1 Stan istniejący

Obecny układ sieci determinuje długi czas jazdy pociągiem pomiędzy centralną Polską a Rzeszowem. Odległość w linii prostej wynosząca ok. 250 km pokonywana jest obecnie w co najmniej 4 godziny, m.in. ze względu na wydłużenie trasy do ok. 450 km (przez Kraków). Nie jest także możliwe uruchamianie efektywnych połączeń kolejowych ważnych ośrodków Polski Wschodniej, np. Rzeszowa z Lublinem i Białymstokiem.

Brak infrastruktury kolejowej na obszarach pomiędzy Centralną Magistralą Kolejową (linią nr 4) i linią Warszawa – Radom – Kraków (nr 8) w rejonie Warszawy powoduje, że realizacja połączenia CPK z Rzeszowem nie może odbywać się linią o geometrycznie prostym przebiegu. Analogiczna sytuacja występuje także na terenach na południe od Radomia, do linii nr 25 (Skarżysko Kamienna – Ostrowiec Świętokrzyski).

Pozbawione obsługi transportem kolejowym są także obszary pomiędzy Stalową Wolą a Rzeszowem (w tym nie ma możliwości dojazdu pociągiem z położonych w tym rejonie miejscowości do lotniska

³⁵ założenia do szacowania czasów jazdy przedstawiono w p. 6.4.

- 4) Olsztyn – Warszawa – (Piaseczno) – Radom – Rzeszów (po analizowanym ciągu od Warki),
- 5) Białystok – Parczew – Lublin – Stalowa Wola – Rzeszów – Sanok (także po nowych liniach przewidywanych w ciągu nr 12, po analizowanym ciągu od Stalowej Woli),
- 6) Wrocław – Kraków – Tarnów – Rzeszów – Jasło / Krosno / Sanok – Zagórz (po analizowanym ciągu od Rzeszowa).

Ponadto linie te mogą być wykorzystywane przez relacje o charakterze regionalnym, np.:

- 1) Warszawa – CPK – Radom (w tym nowa oferta dla przewozów o charakterze aglomeracyjnym do stolicy dla rejonu Mszczonowa i Grójca),
- 2) Radom – Ostrowiec – Sandomierz,
- 3) Zagórz / Krosno / Jasło – Rzeszów – Lotnisko Rzeszów-Jasionka – Stalowa Wola – Sandomierz / Tarnobrzeg,
- 4) Rzeszów – Stalowa Wola – Biłgoraj.

Przedstawiony schemat połączeń ma charakter poglądowy, zaś jego docelowy kształt będzie ustalany w przyszłości przez przewoźników oraz organizatorów transportu.

Należy podkreślić, że dzięki uruchomieniu nowych relacji dalekobieżnych po zakończeniu realizacji przedmiotowych inwestycji i powiązaniu ich z połączeniami kolejowymi o charakterze regionalnym oraz innymi środkami transportu nastąpi poprawa dostępności transportowej miejscowości położonych wzdłuż, a także w sąsiedztwie analizowanych linii.

Na ciąg nr 6 składają się następujące linie kolejowe³⁶:

- 1) **nowa linia nr 88 Centralny Port Komunikacyjny – Warka,**
- 2) istniejąca linia nr 8, odcinek Warka – Radom,
- 3) **nowa linia nr 84 Radom – Kunów,**
- 4) istniejąca linia nr 25, odcinek Kunów – Stary Garbów,
- 5) **nowa linia nr 80 Stary Garbów – Zbydniów,**
- 6) istniejąca linia nr 74, odcinek Zbydniów – Stalowa Wola Rozwadów,
- 7) istniejąca linia nr 68, odcinek Stalowa Wola Rozwadów – Łętownia,
- 8) **nowa linia nr 58 Łętownia – Rzeszów,**
- 9) **nowa linia nr 632 Łukawiec – Rzeszów Jasionka Międzynarodowy Port Lotniczy,**
- 10) istniejąca linia nr 106 Rzeszów – Jasło (**wraz z przewidzianymi do budowy odcinkami nowego przebiegu**),
- 11) istniejąca linia nr 108, odcinek Jasło – Sanok,
- 12) nowa linia nr 638 Jedlicze – Szebnie,
- 13) **nowa linia nr 122 Rzeszów – Sanok.**

Koncepcja... zakłada, że rozbudowa sieci kolejowej pozwoli obsługiwać poniższe ośrodki w ramach połączeń wykorzystujących ciąg nr 6 pociągami o szacowanych docelowych czasach jazdy z CPK przedstawionych w tabeli:

³⁶ Istniejące oraz nowe, ujęte w wykazie linii kolejowych o znaczeniu państwowym.

Tabela 9. Wstępne szacunki docelowych czasów jazdy z CPK pociągów wykorzystujących ciąg nr 6, założone w *Koncepcji...*

L.p.	Relacja z CPK do:	Czas jazdy z CPK wg <i>Koncepcji...</i> [godz:min]
1	Radom	0:35
2	Stalowa Wola	1:45
3	Rzeszów	2:00
4	Krosno / Jasło	2:25
5	Sanok	2:35

6.5.7.3 Analizowany przebieg korytarzy nowych linii kolejowych

Osiągnięcie przedstawionych wcześniej zakładanych czasów jazdy wymaga odpowiedniego trasowania przebiegu przewidywanych do budowy nowych linii kolejowych, tak aby zapewnić optymalny efekt eksploatacyjny. W dalszej części przedstawiono opisy analizowanych korytarzy trasowania następujących nowych linii kolejowych:

- a) nowej linii nr 88 Centralny Port Komunikacyjny – Warka,
- b) nowej linii nr 84 Radom – Kunów,
- c) nowej linii nr 80 Stary Garbów – Zbydniów,
- d) nowej linii nr 58 Łętownia – Rzeszów,
- e) nowej linii nr 632 Łukawiec – Rzeszów Jasionka Międzynarodowy Port Lotniczy,
- f) odcinków nowego przebiegu istniejącej linii nr 106 Rzeszów – Jasło,
- g) nowej linii nr 122 Rzeszów – Sanok.

6.5.7.3.1 Nowa linia nr 88 Centralny Port Komunikacyjny – Warka

Opisany poniżej proponowany korytarz nowej linii kolejowej przedstawiony jest graficznie na mapie w załączniku 1.

Korytarz, w ramach którego przewidywana jest budowa nowej linii, rozpoczyna się w południowej części węzła kolejowego Centralnego Portu Komunikacyjnego. Biegnie na południe, w rejonie Mszczonowa odgina się na południowy wschód do Grójca i Warki, gdzie łączy się z istniejącą linią kolejową nr 8 (Warszawa – Radom – Kielce – Kraków).

6.5.7.3.2 Nowa linia nr 84 Radom – Kunów

Opisany poniżej proponowany korytarz przedstawiony jest graficznie na mapie w załączniku 1.

Korytarz nowej linii kolejowej rozpoczyna się w Radomiu. Biegnie na południe obejmując Wierzbicę, Skaryszew i Iłżę, a w rejonie Wąchocka, Starachowic i Ostrowca Świętokrzyskiego włącza się w istniejącą linią kolejową nr 25 (Łódź – Skarżysko Kamienna – Sandomierz – Mielec – Dębica).

6.5.7.3.3 Nowa linia nr 80 Stary Garbów – Zbydniów

Opisany poniżej proponowany korytarz nowej linii kolejowej przedstawiony jest graficznie na mapie w załączniku 1.

Korytarz, w ramach którego przewidywana jest budowa nowej linii rozpoczyna się przy istniejącej linii kolejowej nr 25 (Łódź – Skarżysko Kamienna – Sandomierz – Mielec – Dębica) w sąsiedztwie stacji Jakubowice. Prowadzi na południowy wschód, przecina Wisłę na północ od Sandomierza i dalej wzdłuż drogi krajowej nr 77. Kończy się w okolicy Stalowej Woli Rozwadowa (włączenie w linię nr 74).

6.5.7.3.4 Nowe linie nr 58 Łętownia – Rzeszów i nr 632 Łukawiec – Rzeszów Jasionka Międzynarodowy Port Lotniczy

Opisane poniżej proponowane korytarze nowych linii kolejowych przedstawione są graficznie na mapie w załączniku 1.

Korytarz, w którym położone są analizowane przebiegi nowej linii nr 58 rozpoczyna się przy istniejącej linii kolejowej nr 68 (Lublin – Stalowa Wola – Przeworsk) na północ od stacji Łętownia. Prowadzi na południowy zachód, od Sokołowa Małopolskiego wzdłuż drogi nr S19 do Rzeszowa, gdzie włącza się w istniejącą linię nr 91 (Kraków Główny – Medyka).

W sąsiedztwie miejscowości Jasionka rozpoczyna się biegnąca na zachód odnoga zawierająca wstępne warianty przebiegu linii nr 632, która kończy się na południe od Głogowa Małopolskiego (połączenie z istniejącą linią nr 71 Ocice – Rzeszów Główny).

6.5.7.3.5 Nowa linia nr 122 Rzeszów – Sanok

Opisany poniżej, proponowany korytarz nowej linii kolejowej przedstawiony jest graficznie na mapie w załączniku 1.

Korytarz, w którym planowany jest przebieg nowej linii nr 122 rozpoczyna się w rejonie Boguchwały i Strzyżowa (odejście od istniejącej linii nr 106 Rzeszów Główny – Jasło). Prowadzi na południowy wschód, początkowo wzdłuż drogi krajowej nr 19, a następnie wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 886 przez Brzozów. Kończy się w rejonie Sanoka i Zagórza włączeniem w istniejącą linię nr 108 (Stróża – Krościenko).

6.5.7.3.6 Odcinki nowego przebiegu istniejącej linii nr 106 Rzeszów – Jasło

Opisany poniżej proponowany korytarz nowych odcinków linii kolejowej przedstawiony jest graficznie na mapie w załączniku 1.

Korytarz obejmujący odcinki nowego przebiegu istniejącej linii nr 106 rozpoczyna się w rejonie Boguchwały i prowadzi na południowy zachód przez Strzyżów do rejonu Jedlicz.

6.5.7.4 Wybrane efekty budowy nowych linii

Budowa linii **nr 88** Centralny Port Komunikacyjny – Warka umożliwi utworzenie regionalnych połączeń kolejowych obsługujących Mszczonów i Grójec. Regionalne połączenia kolejowe dla południowego krańca województwa mazowieckiego będą mogły zostać uruchomione dzięki nowej linii **nr 84** Radom – Kunów. Włączenie w system transportu kolejowego Sokołowa Małopolskiego i okolic zapewnią

natomiast linie **nr 58** (Łętownia – Rzeszów) i **nr 632** (Łukawiec – Rzeszów Jasionka Międzynarodowy Port Lotniczy), pozwalając na uruchomienie pociągów do Rzeszowa i lotniska.

Efektom budowy opisanych powyżej linii będzie także krótsza, niż po istniejących obecnie liniach, trasa w relacjach z CPK i Warszawy przez Radom do Rzeszowa, i dalej w kierunku Przemyśla oraz południowej części województwa podkarpackiego. Ulegnie zatem skróceniu także czas przejazdu. Dodatkowo warunki podróżowania poprawią się w wyniku budowy linii nr 122 Rzeszów – Sanok. Dzięki niej w systemie transportu kolejowego włączone zostaną kolejne miejscowości (m.in. Brzozów). Ponadto czas przejazdu w relacjach z Rzeszowa do Jasła i Krosna ulegnie skróceniu wskutek wykorzystania nowych odcinków linii 106 Rzeszów – Jasło.

Szacunki czasów przejazdu możliwych do osiągnięcia na bazie przedstawionych analiz w zakresie trasowań³⁷ prezentuje poniższa tabela.

Tabela 10. Wstępne szacunki czasów jazdy dla ciągu nr 6 na bazie założeń opisanych w rozdz. 6.4, punkt 5

L.p.	Relacja do:	Oszacowany na bazie trasowań czas jazdy	
		z CPK [godz:min]	z Warszawy Centralnej ³⁸ [godz:min]
1	Radom	0:45	0:50
2	Stalowa Wola	1:40	1:45
3	Rzeszów	2:10	2:15
4	Sanok	2:45	2:50
5	Krosno	2:45	2:50
6	Jasło	2:45	2:50

6.5.7.5 Analiza przebiegu w kontekście sieci TEN-T

Linia nr 88 potencjalnie wpisuje się w sieć kompleksową jako połączenie pomiędzy lotniskiem CPK w sieci bazowej (w przypadku włączenia go do tej sieci) i linią nr 8, będącą już obecnie w sieci kompleksowej.

Linia nr 84 potencjalnie wpisuje się w sieć kompleksową TEN-T jako połączenie dwóch linii (nr 8 i nr 25) znajdujących się już obecnie w sieci kompleksowej TEN-T.

Pozostałe analizowane w niniejszym podrozdziale nowe odcinki linii kolejowych nie wpisują się w sieć TEN-T.

³⁷ założenia do szacowania czasów jazdy przedstawiono w p. 6.4.

³⁸ najkrótszą trasą tj. przez Piaseczno i Warkę do Radomia.

6.5.8 Ciąg nr 7 (CPK – Katowice – granica Polska/Czechy / Kraków – Zakopane / Muszyna – granica Polska/Słowacja / Skarżysko-Kamienna)

6.5.8.1 Stan istniejący

Województwa: świętokrzyskie i małopolskie

Obecnie czas jazdy pociągiem z rejonu Warszawy i CPK do Kielc jest wydłużony ze względu m.in. na brak efektywnego połączenia tego miasta z przebiegającą w stosunkowo niewielkiej odległości Centralną Magistralą Kolejową (linią kolejową nr 4) oraz z uwagi na niekorzystną geometrię linii kolejowej na odcinku Radom – Kielce. Dodatkowo przepustowość tego odcinka dla pasażerskich połączeń dalekobieżnych ulega wyczerpaniu ze względu na rozwój przewozów regionalnych i towarowych.

Zły stan i niekorzystna geometria linii Kielce – Busko-Zdrój oraz brak infrastruktury kolejowej na odcinku Busko-Zdrój – Tarnów należą natomiast do przyczyn niskiej dostępności transportem publicznym miejscowości położonych na tych obszarach. Jest ona ograniczona także na południe od Tarnowa, gdzie długi czas jazdy pociągiem pomiędzy Tarnowem a Nowym Sączem powodowany jest niekorzystną geometrią linii kolejowej położonej w terenie górzystym. Przyczynia się to do intensywnego wykorzystywania indywidualnego transportu drogowego, m.in. w dojazdach do ośrodków Beskidu Sądeckiego, z których wiele pełni funkcje turystyczne.

Wzrost popytu na przewozy aglomeracyjne do stolicy Małopolski z północnych rejonów tego województwa, znaczne natężenie przewozów dalekobieżnych oraz przewidywany – m.in. ze względu na położenie linii w kolejowym korytarzu towarowym „Amber” - wzrost przewozów towarowych są przesłankami modernizacji i rozbudowy (m.in. o dodatkowe tory na wybranych odcinkach) infrastruktury linii kolejowej nr 8 pomiędzy Kozłowem a Krakowem. Inwestycja taka wiązałaby się m.in. ze znacznymi utrudnieniami w ruchu ze względu na złożoną geometrię tego odcinka.

Województwa: śląskie i małopolskie

Na modernizowanym odcinku Kraków – Katowice przez Trzebinę³⁹ spodziewany jest po zakończeniu trwających obecnie prac znaczny wzrost ruchu o charakterze mieszanym (pasażerski dalekobieżny i regionalny oraz towarowy). Ograniczy to dostępność przepustowości zarówno dla przewozów pasażerskich o charakterze regionalnym, obsługujących miejscowości położone wzdłuż tych linii, jak i dla pociągów towarowych. Znaczenie odcinka w tej drugiej kategorii przewozów wynika m.in. z jego położenia na przedłużeniu kolejowego korytarza towarowego nr 8 do Medyki. Znaczna niejednorodność ruchu (pociągi szybkie bez postojów i pociągi wolniejsze, w tym z postojami) wpłynie także niekorzystnie na punktualność, szczególnie w przypadku ewentualnych zakłóceń.

Zwiększanie oferty przewozów dalekobieżnych, w tym międzynarodowych w Węźle Katowickim jest utrudnione ze względu na rozwój przewozów aglomeracyjnych. Możliwość zwiększania parametrów na istniejących liniach kolejowych jest ograniczona ze względu na przebieg przez obszary zurbanizowane. Dotyczy to kwestii zwiększania zarówno prędkości, jak również dopuszczalnych długości pociągów, co jest szczególnie istotne dla przewoźników towarowych na liniach obsługujących ten ruch (lokalny oraz tranzytowy). Ponadto znaczna liczba mieszkańców jest narażona na niekorzystne oddziaływanie (hałas, drgania), a także zagrożenia na przejazdach i przejściach przez tory.

Na tym obszarze występuje także największy polski (i środkowoeuropejski) ośrodek miejski pozbawiony dostępu do transportu kolejowego – Jastrzębie-Zdrój. Ponadto układ sieci kolejowej w południowej

³⁹ odcinki linii kolejowych 133 (Kraków – Jaworzno Szczakowa), 134 (Jaworzno Szczakowa – Mysłowice) i 138 (Mysłowice – Katowice).

części Górnego Śląska determinuje wydłużenie trasy pociągów w relacji Katowice – Ostrawa o ponad 30% (w porównaniu z najkrótszą odległością mierzoną w linii prostej) oraz ominięcie największych ośrodków tego obszaru (w tym Rybnika i Jastrzębia-Zdroju). Zbliżone wydłużenie wystąpi także dla relacji Katowice – Jastrzębie-Zdrój w przypadku odbudowy zlikwidowanych linii.

Infrastruktury kolejowej pozbawione są także tereny rozwijającej się zabudowy mieszkaniowej pomiędzy Krakowem a Olkuszem.

6.5.8.2 Założenia

Zakładany na podstawie *Koncepcji...* oraz *SZRT do 2030 r.* przebieg ciągu nr 7 jest następujący:

Centralny Port Komunikacyjny – Idzikowice – Węzeł Małopolsko-Śląski / Katowice – Czechowice Dziedzice – Jastrzębie-Zdrój – granica państwa,

Katowice – Węzeł Małopolsko-Śląski – Kraków – Szczyrzyc – Nowy Sącz oraz Szczyrzyc – Chabówka – Zakopane,

Idzikowice – Opoczno – Końskie – Kielce – Tarnów – Nowy Sącz – Muszyna – granica państwa oraz Końskie – Skarżysko-Kamienna

wraz z połączeniami Węzła Małopolsko-Śląskiego i nowo budowanej infrastruktury z istniejącą siecią kolejową.

Ciąg ten stanowi połączenie CPK (i Warszawy) z południową częścią kraju i państwami sąsiednimi (Czechy, Słowacja) oraz poprzez planowane linie dużych prędkości także z Austrią i Węgrami.



Rysunek 15. Najważniejsze ośrodki łączone przez linie ciągu nr 7 z węzłem CPK i Warszawą

Po liniach wchodzących w skład ciągu nr 7 trasowane mogą być pociągi IC i IR zasadniczo w poniższych relacjach (oraz ich wariantach – skróconych lub wydłużonych), zarówno przebiegających przez CPK, jak również łączących ośrodki o znaczeniu krajowym z jego pominięciem:

- 1) CPK – Kielce – Tarnów – Nowy Sącz, z możliwością wydłużenia na południe do Krynicy-Zdroju i Muszyny, a jako pociągi międzynarodowe na Słowację i Węgry. W kierunku północnym pociągi mogą kończyć bieg w Warszawie lub być łączone z relacjami wychodzącymi z CPK w innych kierunkach, w szczególności:
 - a) po ciągu nr 1 w kierunku Kujaw, Gdańska i Pomorza Środkowego,
 - b) po ciągu nr 2 w kierunku Olsztyna,
 - c) po ciągu nr 3 w kierunku Białegostoku i jako pociągi międzynarodowe na Litwę i dalej,
 - d) po ciągu nr 9 w kierunku Łodzi, Poznania i Szczecina,
- 2) Warszawa – CPK – Opoczno – Skarżysko-Kamienna – Starachowice,
- 3) CPK – WMŚ – Kraków – Nowy Sącz, z możliwością wydłużenia ich zgodnie z opisem w p. 1),
- 4) CPK – WMŚ – Kraków – Zakopane, z możliwością wydłużenia zgodnie z opisem w p. 1),
- 5) CPK – WMŚ – Katowice – Gliwice / Bielsko-Biała, z możliwością wydłużenia ich w kierunkach północnych i zachodnich jak relacji opisanych w p. 1),
- 6) międzynarodowych z Warszawy (lub połączonych z relacjami na zachód, północ i wschód kraju opisanymi w p. 1)) przez CPK – WMŚ – Katowice – Jastrzębie-Zdrój do Czech i dalej na Słowację, Węgry i do Austrii,
- 7) Łódź – Idzikowice/ Opoczno – WMŚ – Kraków / Katowice,
- 8) Katowice – WMŚ – Kraków (szybkie połączenia między tymi dwoma aglomeracjami, wydłużane do Bytomia i Gliwic oraz Tarnowa i Rzeszowa),
- 9) Jastrzębie-Zdrój – WMŚ – Kraków,
- 10) Lublin – Radom – Kielce – Tarnów – Nowy Sącz / Kraków – Zakopane.

Ponadto linie te mogą być wykorzystywane przez relacje o charakterze regionalnym, np.:

- 1) Busko-Zdrój – Kielce – Końskie – Opoczno,
- 2) Opoczno – Końskie – Skarżysko Kamienna – Sandomierz (z wykorzystaniem odcinka ciągu nr 6),
- 3) Kraków – Olkusz – WMŚ – Katowice,
- 4) Kraków – Szczyrzyc – Nowy Sącz – Krynica-Zdrój,
- 5) Katowice – Jastrzębie-Zdrój – Wodzisław Śląski.

Powyższa lista jest jedynie przykładowa. Schemat połączeń będzie ustalany przez przewoźników oraz organizatorów transportu na podstawie dalszych analiz (obejmujących badania popytu, ustalenie czasów jazdy na odcinkach nowych i modernizowanych, dostępność taboru, możliwości finansowania itd.).

Należy podkreślić, iż dzięki uruchomieniu nowych relacji dalekobieżnych po zakończeniu realizacji przedmiotowych inwestycji i powiązaniu ich z połączeniami kolejowymi o charakterze regionalnym oraz innymi środkami transportu nastąpi poprawa dostępności transportowej miejscowości położonych wzdłuż, a także w sąsiedztwie analizowanych linii.

Na ciąg nr 7 składają się następujące linie kolejowe⁴⁰:

- 1) **nowa linia nr 88, odcinek Centralny Port Komunikacyjny – Korytów⁴¹,**
- 2) istniejąca linia nr 4, odcinek Korytów – Zawiercie.

Odgałęzienie do Skarżyska Kamiennej, Tarnowa i Muszyny (granica Polska/Słowacja):

- 3) **nowa linia nr 586 Idzikowice – Opoczno,**
- 4) istniejąca linia nr 25, odcinek Opoczno – Skarżysko Kamienna,
- 5) **nowa linia nr 89 Wąsosz Konecki – Kielce,**
- 6) istniejąca linia nr 8, odcinek Kielce – Sitkówka Nowiny,
- 7) istniejąca linia nr 73 Sitkówka Nowiny – Busko-Zdrój,
- 8) **nowy odcinek linii nr 73 Busko-Zdrój – Tarnów,**
- 9) istniejący odcinek linii nr 96 Tarnów – Nowy Sącz **wraz z przewidzianymi do budowy odcinkami nowego przebiegu,**
- 10) istniejący odcinek linii nr 96 Nowy Sącz – Muszyna – Leluchów (granica państwa).

Połączenie do Krakowa, Nowego Sącza i Zakopanego:

- 11) **nowa linia nr 111, odcinek Biała Błotna – Węzeł Małopolsko-Śląski (wraz z połączeniami w obrębie Węzła),**
- 12) **nowa linia nr 113, odcinek Węzeł Małopolsko-Śląski – Kraków,**
- 13) istniejąca linia nr 91, odcinek Kraków – Podłęże,
- 14) nowa linia nr 622 Węgrzyce Wielkie – Tymbark,
- 15) istniejąca linia nr 104, odcinek Tymbark – Nowy Sącz,
- 16) nowa linia nr 623 Fornale – Szczyrzyc,
- 17) istniejąca linia nr 104, odcinek Chabówka – Fornale,
- 18) istniejąca linia nr 99, odcinek Chabówka – Zakopane.

Połączenie do granicy Polska/Czechy i Katowic:

- 19) **nowa linia nr 111, odcinek Węzeł Małopolsko-Śląski – Chełmek,**
- 20) istniejąca linia nr 93, odcinek Chełmek – Chybie,
- 21) **nowa linia nr 170 Chybie – Jastrzębie-Zdrój – Godów (granica państwa),**
- 22) **nowa linia nr 113, odcinek Katowice – Węzeł Małopolsko-Śląski,**
- 23) istniejąca linia nr 1, odcinek Zawiercie – Katowice,
- 24) istniejąca linia nr 139, odcinek Katowice – Czechowice Dziedzice,
- 25) istniejąca linia nr 150, odcinek Most Wisła – Ochodza.

W ramach prowadzonych analiz zidentyfikowano, że istotnym obszarem o znacznej gęstości zaludnienia, który obecnie nie ma dostępu do siatki kolejowych połączeń dalekobieżnych lub ich oferta jest nieatrakcyjna (niska częstotliwość kursowania pociągów oraz długi czas jazdy do głównych ośrodków miejskich ze względu na układ sieci kolejowej) jest południowy rejon woj. śląskiego z Rybnikiem⁴². Jednym z zapisanych w *Koncepcji...* celów realizacji Kolejowych Inwestycji Towarzyszących CPK jest poprawa dostępności takich obszarów. W związku z tym zaproponowano (komplementarny do planowanej linii 170 Bronów – Jastrzębie-Zdrój – Bohumin) układ nowych linii łączących Katowice i Gliwice z Jastrzębiem-Zdrojem.

⁴⁰ Istniejące oraz nowe, ujęte w wykazie linii kolejowych o znaczeniu państwowym.

⁴¹ odcinek ujęty ciągu nr 6, w p. 6.5.7.

⁴² siatka połączeń obejmuje w rozkładzie jazdy 2018/2019 trzy połączenia bezpośrednie do Warszawy, czas jazdy pociągów w porównaniu do podróży samochodem jest nieatrakcyjny, linie jednotorowe niekorzystnie wpływają na punktualność kursowania.

Stworzy on najkrótsze połączenia kolejowe pomiędzy tymi miastami (i dalej również z Ostrawą) oraz – poprzez odpowiednio poprowadzone łącznice do istniejących linii – także atrakcyjne połączenie z Rybnikiem (140 tys. mieszkańców), Wodzisławiem Śląskim (ok. 50 tys.) i Żorami (ok. 62 tys.). Dzięki realizacji tych linii co najmniej 340 tys. mieszkańców zostanie włączonych do atrakcyjnej siatki połączeń kolejowych, co zapewni większą wewnętrzną spójność komunikacyjną woj. śląskiego.

Stwierdzono także możliwość stosunkowo niewielkiej modyfikacji planowanej sieci w celu poprawy obsługi innego ważnego miasta tego regionu: Dąbrowy Górniczej. Uwzględnienie budowy dodatkowej linii łączącej Węzeł Małopolsko-Śląski z linią Zawiercie – Katowice umożliwi obsługę tego miasta przez pociągi relacji przebiegających przez WMS i stolicę regionu (np. Kraków – Katowice, CPK – Katowice).

Porównanie wstępnie analizowanych trasowań odcinków nowego przebiegu linii nr 96 pomiędzy Tarnowem a Nowym Sączem oraz innych możliwości skrócenia czasu jazdy w tej relacji wykazało, że potencjalnie korzystnym rozwiązaniem jest budowa nowej linii w niezależnym przebiegu.

W związku z powyższym opisany układ linii kolejowych został uzupełniony o następujące odcinki:

- 26) **nowa linia Katowice/Gliwice – Jastrzębie-Zdrój – granica państwa,**
- 27) **nowa linia Węzeł Małopolsko-Śląski – Dąbrowa Górnicza,**
- 28) **nowa linia Tarnów – Nowy Sącz,** alternatywnie do modyfikacji przebiegu istniejącej linii nr 96 (pkt. 9)).

Koncepcja... zakłada, że rozbudowa sieci kolejowej pozwoli obsługiwać poniższe ośrodki w ramach połączeń wykorzystujących ciąg nr 7 pociągami o szacowanych docelowych czasach jazdy z CPK przedstawionych w tabeli:

Tabela 11. Wstępne szacunki docelowych czasów jazdy z CPK pociągów wykorzystujących ciąg nr 7, założone w *Koncepcji...*

L.p.	Relacja z CPK do:	Czas jazdy z CPK wg <i>Koncepcji...</i> [godz:min]
1	Kielce	1:00
2	Busko-Zdrój	1:25
3	Tarnów	1:55
4	Nowy Sącz	2:40
5	Węzeł Małopolsko-Śląski	1:05
6	Kraków	1:15
7	Zakopane	3:25
8	Bielsko-Biała	1:30
9	Katowice	1:15
10	Jastrzębie-Zdrój	1:35
11	Ostrawa p. Katowice	2:15
12	Ostrawa p. Chełmek	1:55
13	Gliwice	1:35
14	Rybnik	1:45

6.5.8.3 Analizowany przebieg korytarzy nowych linii kolejowych

Osiągnięcie przedstawionych wcześniej zakładanych czasów jazdy wymaga odpowiedniego trasowania przebiegu przewidywanych do budowy nowych linii kolejowych, tak aby zapewnić optymalny efekt eksploatacyjny. W dalszej części przedstawiono opisy analizowanych korytarzy trasowania następujących nowych linii kolejowych:

- a) nowej linii nr 586 Idzikowice – Opoczno,
- b) nowej linii nr 89 Wąsosz Konecki – Kielce,
- c) nowego odcinka linii nr 73 Busko-Zdrój – Tarnów,
- d) nowej linii Tarnów – Nowy Sącz oraz analizowanych odcinków nowego przebiegu linii nr 96,
- e) nowej linii nr 111, odcinek Biała Błotna – Chełmek (wraz z połączeniami w obrębie Węzła Małopolsko-Śląskiego),
- f) nowej linii nr 113, odcinek Katowice – Kraków,
- g) nowej linii Węzeł Małopolsko-Śląski – Dąbrowa Górnicza,
- h) nowych linii Katowice / Gliwice – Jastrzębie-Zdrój – granica państwa,
- i) nowej linii nr 170 Chybie – Jastrzębie-Zdrój – Godów (granica państwa).

Ze względu na zaawansowanie prowadzonych obecnie przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. prac przygotowawczych nie poddano analizie nowych linii w rejonie Podłęże – Szczyrzyc – Tymbark/Mszana Dolna⁴³.

6.5.8.3.1 Nowa linia kolejowa nr 589 Idzikowice – Opoczno

Opisany poniżej proponowany korytarz nowej linii kolejowej przedstawiony jest graficznie na mapie w załączniku 1.

Korytarz rozpoczyna się w rejonie istniejącej stacji Idzikowice na linii kolejowej nr 4 (CMK) i prowadzi na południe, obejmując Opoczno, do okolic miejscowości Zachorzów Kolonia.

6.5.8.3.2 Nowa linia kolejowa nr 89 Wąsosz Konecki – Kielce

Opisany poniżej proponowany korytarz nowej linii kolejowej przedstawiony jest graficznie na mapie w załączniku 1.

Korytarz rozpoczyna się w rejonie Końskich i Stąporkowa (odgałęzienie od istniejącej linii nr 25 Łódź – Tomaszów Mazowiecki – Skarżysko Kamienna – Dębica). Biegne na południe, przez rejon Miniowa i Kostomłotów. Kończy się w Kielcach, gdzie możliwe jest włączenie w istniejące linie kolejowe nr 8 (Warszawa – Kielce – Kraków) lub 61 (Kielce – Częstochowa Stradom – Fosowskie).

⁴³ w ramach projektu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. *Budowa nowej linii kolejowej Podłęże – Szczyrzyc – Tymbark/Mszana Dolna oraz modernizacja istniejącej linii kolejowej nr 104 Chabówka – Nowy Sącz.*

6.5.8.3.3 Nowy odcinek linii nr 73 Busko-Zdrój – Tarnów

Opisany poniżej proponowany korytarz nowej linii kolejowej przedstawiony jest graficznie na mapie w załączniku 1.

Korytarz rozpoczyna się na istniejącym odcinku linii nr 73 na północ od Buska-Zdroju i biegnie na południowy wschód. Przekroczenie Wisły zakładane jest w rejonie Nowego Korczyna. W okolicach Dąbrowy Tarnowskiej i Żabna korytarz zbliża się do istniejącej linii nr 115 i dalej prowadzi wzdłuż niej do Tarnowa.

6.5.8.3.4 Odcinek Tarnów – Nowy Sącz: odcinki nowego przebiegu linii 96 oraz trasowanie nowej linii

Opisany poniżej proponowany korytarz nowych linii kolejowych przedstawiony jest graficznie na mapie w załączniku 1.

Korytarz obejmujący odcinki nowego przebiegu linii 96 oraz proponowaną nową linię rozpoczyna się w Tarnowie. Prowadzi w kierunku południowym, wzdłuż istniejącej linii nr 96 oraz na zachód od niej. Kończy się w rejonie Jeziora Rożnowskiego, Nowego Sącza i Grybowa. Ukształtowanie terenu implikuje poprowadzenie w tunelach zarówno znacznej części analizowanej nowej linii, jak i fragmentów skracających przebieg linii nr 96.

6.5.8.3.5 Nowe linie nr 111 (Biała Błotna – Chełmek) i 113 (Katowice – Kraków), Węzeł Małopolsko-Śląski oraz połączenie Węzła i Dąbrowy Górniczej

Opisany poniżej proponowany korytarz nowych linii kolejowych przedstawiony jest graficznie na mapie w załączniku 1.

Korytarz odgałęzia się na południe od linii nr 4 (CMK) w rejonie Zawady Pilickiej i Białej Błotnej. Biegnie na południowy zachód, przez rejon Zawiercia i Ogrodzieńca do okolic Olkusza i Dąbrowy Górniczej, gdzie przewidywane jest powstanie Węzła Małopolsko-Śląskiego. W Węźle rozgałęzia się w trzech kierunkach:

- na wschód, wzdłuż drogi krajowej nr 94 do Krakowa,
- na południowy zachód, przez rejon Jaworzna i Chrzanowa do włączenia w istniejącą linię nr 93 (Trzebinia - Zebrzydowice) w rejonie Chełmka,
- na zachód, przez Sosnowiec do Katowic.

6.5.8.3.6 Nowe linie: Katowice / Gliwice – Jastrzębie-Zdrój – granica państwa i nr 170, odcinek Chybie – Jastrzębie-Zdrój

Opisany poniżej proponowany korytarz nowych linii kolejowych przedstawiony jest graficznie na mapie w załączniku 1.

Korytarz rozpoczyna się dwoma odnogami: w Katowicach oraz w rejonie Gliwic i Zabrze. Łączą się one w okolicach Orzesza. Dalej korytarz biegnie na południowy zachód przez rejon Żor do Jastrzębia-Zdroju, gdzie ponownie rozgałęzia się na południowy wschód do Chybia (włączenie w istniejącą linię nr 93 Trzebinia – Zebrzydowice), na północny zachód do Wodzisławia Śląskiego i na zachód do granicy polsko-czeskiej w okolicach Gorzyczek (włączenie w nową linię kolei dużych prędkości przewidywaną do budowy w kierunku Ostrawy i dalej przez Brno do Pragi).

6.5.8.4 Wybrane efekty budowy nowych linii

Województwa: świętokrzyskie i małopolskie

Wykorzystanie nowych linii i odcinków:

- nr 586 Idzikowice – Opoczno,
- nr 89 Wąsosz Konecki – Kielce,
- nr 73 Busko-Zdrój – Tarnów,
- Tarnów – Nowy Sącz (nowa linia lub odcinki skracające linię obecną)

umożliwi redukcję czasu przejazdu w relacjach łączących Warszawę oraz CPK z Tarnowem i Nowym Sączem poprzez zmniejszenie odległości liczonej wzdłuż linii kolejowych pomiędzy tymi ośrodkami oraz zaoferowanie infrastruktury o wysokich parametrach.

Linie 586 Idzikowice – Opoczno i 89 Wąsosz Konecki – Kielce stworzą ponadto warunki dla utworzenia dogodnych regionalnych połączeń kolejowych w północno-zachodnim rejonie województwa świętokrzyskiego, na styku z województwem łódzkim. Dzięki skierowaniu tymi liniami pociągów dalekobieżnych z Warszawy do Kielc skróceniu ulegnie czas jazdy, a jednocześnie odciążony zostanie odcinek Radom – Kielce linii nr 8.

Nowy odcinek linii nr 73 Busko-Zdrój – Tarnów poprawi natomiast dostępność transportową miejscowości położonych na południu województwa świętokrzyskiego i północnym wschodzie województwa małopolskiego.

Województwa: śląskie i małopolskie

Nowe linie 111 i 113 przyczynią się do znacznego skrócenia czasu jazdy pociągami z Krakowa do Katowic, a także w relacjach przebiegających do tych miast z północy kraju przez Centralną Magistralę Kolejową (linię kolejową nr 4). Dzięki budowie linii nr 113 możliwa będzie obsługa transportem kolejowym terenów pomiędzy Krakowem a Olkuszem oraz poprawa dostępności do tego środka transportu na wschodnich obszarach Konurbacji Górnośląskiej.

Dogodne połączenie kolejowe pomiędzy Katowicami i Gliwicami a Jastrzębiem-Zdrojem stworzą nowe linie w sąsiedztwie tych miast, umożliwiające m.in. skierowanie do Jastrzębia-Zdroju pociągów dalekobieżnych z innych rejonów kraju. Dzięki ich budowie skróceniu ulegnie trasa pociągów w relacjach zawierających odcinek Katowice – Ostrawa, co – wraz z przewidywaną budową nowych linii po stronie czeskiej – przyczyni się do wzrostu konkurencyjności kolei w połączeniach międzynarodowych. Rozwiązanie to jest tym samym istotnym elementem projektu Kolei Dużych Prędkości dla Grupy Wyszehradzkiej, którego celem jest połączenie stolic Węgier, Słowacji, Czech i Polski za pomocą linii kolei dużych prędkości zapewniającej konkurencyjne czasy przejazdu oraz aktywizującej regiony położone na jej trasie.

Szacunki czasów przejazdu możliwych do osiągnięcia na bazie przedstawionych analiz w zakresie trasowań⁴⁴ prezentuje tabela.

⁴⁴ założenia do szacowania czasów jazdy przedstawiono w p. 6.4.

Tabela 12. Wstępne szacunki czasów jazdy dla ciągu nr 7 na bazie założeń opisanych w rozdz. 6.4, punkt 5

L.p.	Relacja do:	Oszacowany na bazie trasowań czas jazdy	
		z CPK [godz:min]	z Warszawy Centralnej [godz:min]
1	Kielce	1:05	1:20
2	Busko-Zdrój	1:35	1:50
3	Tarnów	1:55	2:10
4	Nowy Sącz	2:15	2:30
5	Węzeł Małopolsko-Śląski	1:15	1:30
6	Kraków	1:35	1:50
7	Zakopane	3:15	3:30
8	Bielsko-Biała	1:40	1:55
9	Katowice	1:25	1:40
10	Jastrzębie-Zdrój	1:45	2:00
11	Ostrawa p. Katowice	2:00	2:15
12	Ostrawa p. Chełmek	2:05	2:20
13	Gliwice	1:55	2:10
14	Rybnik	1:45	2:00

6.5.8.5 Analiza przebiegu w kontekście sieci TEN-T

Linia Katowice – granica państwa stanowi fragment planowanej w sieci kompleksowej TEN-T linii Katowice – Ostrawa.

Linia nr 111 potencjalnie wpisuje się w sieć bazową pasażerską jako fragment korytarza Morze Bałtyckie – Morze Adriatyckie skracający czas jazdy do Katowic oraz w relacjach północ – południe, a także pozwalający na ominięcie mocno obciążonych ruchem kolejowym linii w obrębie Katowickiego Węzła Kolejowego przez pociągi jadące z centrum i północy kraju do Czech i na Słowację przez Zebrzydowice.

Linia nr 113 potencjalnie wpisuje się w sieć bazową jako fragment korytarza Morze Północne – Morze Bałtyckie, wydłużanego w ramach modyfikacji rozporządzenia określającego przebiegi korytarzy sieci bazowej TEN-T⁴⁵. Nowa linia skraca czas jazdy w relacjach wschód – zachód, a także pozwala na ominięcie mocno obciążonego ruchem kolejowym pasażerskim regionalnym i aglomeracyjnym oraz towarowym ciągu linii nr 134 – 133 Katowice – Kraków.

Linia nr 89 może być jednym z wariantów Kolejowego Korytarza Towarowego nr 11 („Amber”) lub jego trasą objazdową.

Linia nr 73 potencjalnie wpisuje się w sieć kompleksową jako połączenie linii nr 8 i nr 25 należących do sieci kompleksowej TEN-T.

⁴⁵ projekt nowego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego dotyczącego Instrumentu Łącząc Europę (CEF, Connecting Europe Facility), http://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-8-2019-0420_PL.pdf.

6.5.9 Ciąg nr 8 (CPK – Kłodzko)

6.5.9.1 Założenia

Zakładany na podstawie *Koncepcji...* oraz *SZRT do 2030 r.* przebieg ciągu nr 8 jest następujący:

Warszawa – Centralny Port Komunikacyjny – Częstochowa – Opole – Nysa – Kłodzko.

Ciąg ten stanowi połączenie CPK (i Warszawy) z północną częścią województwa śląskiego, województwem opolskim i Kotliną Kłodzką, z możliwością wydłużenia relacji przez Międzyzlesie do Czech.

Na ciąg nr 8 składają się następujące linie kolejowe⁴⁶:

- 1) istniejąca linia nr 1, na odcinku od połączenia z węzłem CPK do Częstochowy,
- 2) istniejąca linia nr 700, Częstochowa – Częstochowa Stradom,
- 3) istniejąca linia nr 61, odcinek Częstochowa Stradom – Fosowskie,
- 4) istniejąca linia nr 144, odcinek Fosowskie – Opole Główne,
- 5) istniejąca linia nr 132, odcinek Opole Główne – Opole Zachodnie,
- 6) istniejąca linia nr 287, Opole Zachodnie – Nysa,
- 7) istniejąca linia nr 137, odcinek Nysa – Kamieniec Żąbkowicki,
- 8) istniejąca linia nr 276, odcinek Kamieniec Żąbkowicki – Kłodzko.

W ciągu nr 4 nie są przewidywane inwestycje budowy nowych linii poza węzłem CPK.

6.5.10 Ciąg nr 9 (CPK – Łódź – Wrocław – granica Polska/Czechy / Poznań – Szczecin / Zielona Góra / granica Polska/Niemcy / Gorzów Wielkopolski)

6.5.10.1 Stan istniejący

Obecny układ sieci, będący następstwem historycznych uwarunkowań jej rozwoju, skutkuje wydłużeniem czasów jazdy pomiędzy centralną Polską (rejon Warszawy i CPK) a województwem dolnośląskim. Najszybsze pociągi w relacji Warszawa – Wrocław kursują po trasie o ok. 40 % dłuższej od odległości w linii prostej pomiędzy tymi miastami. Ogranicza to możliwości atrakcyjnego dojazdu pociągiem do stolicy zarówno z Wrocławia, jak i miejscowości położonych od niego na zachód i południe.

Ukształtowanie sieci kolejowej jest także barierą w uruchamianiu szybkich połączeń kolejowych Łodzi z zachodnimi rejonami kraju. Obecnie relacje takie wykorzystują jednotorową linię Łódź – Kutno, obciążoną ruchem towarowym linią nr 131 („magistralę Śląsk – Porty”) lub niekorzystny geometrycznie ciąg linii przez Ostrów Wielkopolski.

Ograniczona jest również możliwość poprawy oferty przewozowej poprzez dalsze skrócenie czasu jazdy po istniejącej linii nr 3 (na odcinku Warszawa – Poznań) bez znacznych inwestycji (w tym korekt geometrii w trudnym terenie). Wpływa to na konkurencyjność przewozów koleją w przebiegających po niej relacjach do miejscowości położonych na zachód i północ od stolicy Wielkopolski. Linia pełni ponadto ważną funkcję w przewozach towarowych w relacjach wschód – zachód oraz regionalnych (szczególnie w okolicach Poznania i Warszawy), a przepustowość dla tych kategorii przewozów jest znacznie ograniczana przez rozwój szybszych przewozów dalekobieżnych.

Skomplikowany układ linii kolejowych na obszarze Pogórza i Gór Wałbrzyskich (wydłużenie trasy oraz niekorzystna geometria linii) zwiększa czas jazdy pomiędzy Wrocławiem a Wałbrzychem i Jelenią Górą

⁴⁶ Istniejące oraz nowe, ujęte w wykazie linii kolejowych o znaczeniu państwowym.

oraz innymi miejscowościami tego atrakcyjnego turystycznie regionu (np. trasa pokonywana przez pociąg z Wrocławia do Jeleniej Góry jest o ok. 33% dłuższa od najkrótszej odległości w linii prostej). Linie w tym rejonie są także obciążone przewozami towarowymi, w szczególności przewozami kruszyw.

Powyższe czynniki ograniczają także możliwości rozwoju połączeń kolejowych z Wrocławia (i innych części kraju) do Czech, a tym samym poniekąd utrudniają międzyregionalną (i międzynarodową) współpracę gospodarczą.

6.5.10.2 Założenia dla inwestycji

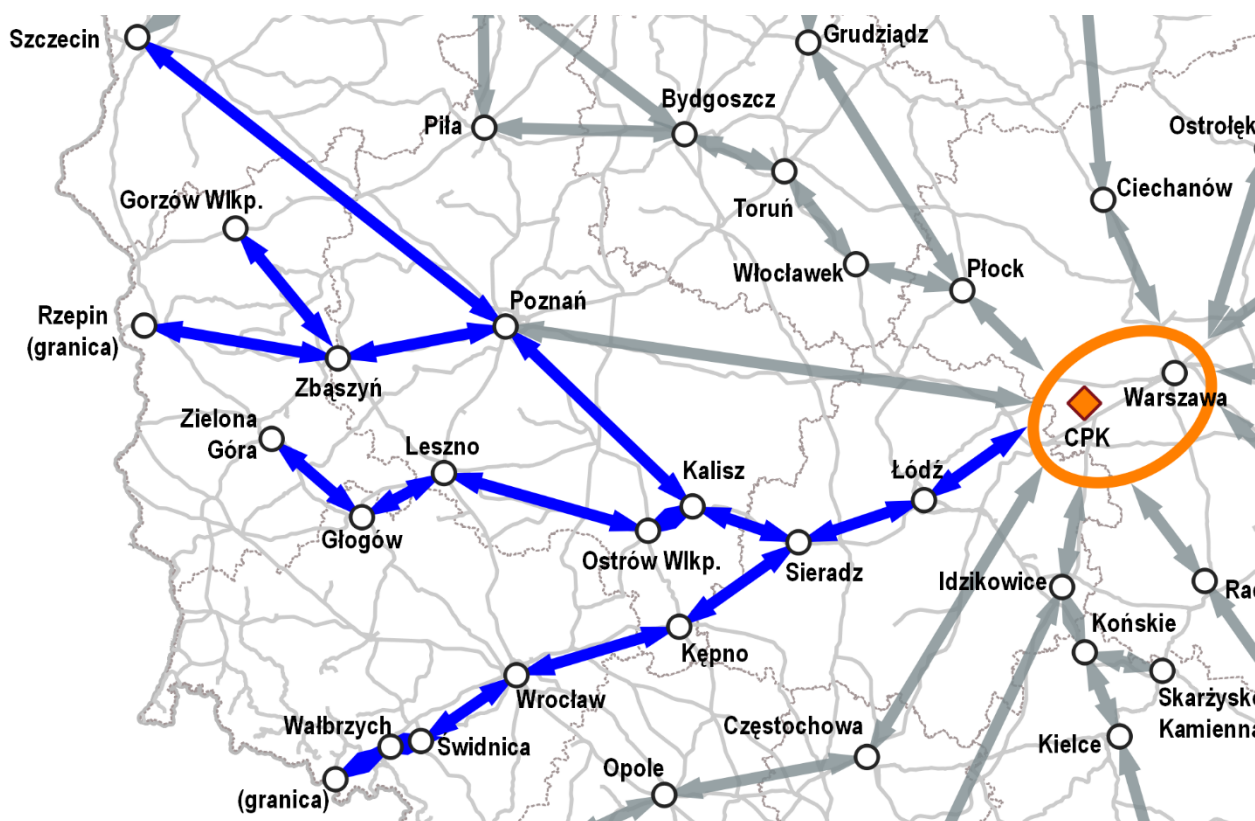
Zakładany na podstawie *Koncepcji...* oraz *SZRT do 2030 r.* przebieg ciągu nr 9 jest następujący:

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.

Ciąg ten stanowi połączenie CPK (i Warszawy) z ważnymi ośrodkami zachodniej Polski oraz w relacjach międzynarodowych z Czechami (linia KDP do Pragi) i Niemiec.



Rysunek 16. Najważniejsze ośrodki łączone przez linie ciągu nr 9 z węzłem CPK i Warszawą

Po liniach wchodzących w skład ciągu nr 9 trasowane mogą być pociągi IC i IR zasadniczo w poniższych relacjach (oraz ich wariantach – skróconych lub wydłużonych), zarówno przebiegających przez CPK, jak również łączących ośrodki o znaczeniu krajowym z jego pominięciem:

- 1) Warszawa – CPK – Łódź – Poznań – Szczecin / Gorzów Wielkopolski / Rzepin (i dalej do Niemiec), z możliwością połączenia z relacjami wychodzącymi z CPK w innych kierunkach:
 - a) po ciągu nr 3 w kierunku Białegostoku i jako pociągi międzynarodowe na Litwę i dalej,
 - b) po ciągu nr 4 w kierunku Terespoła i jako pociągi międzynarodowe na Białoruś,
 - c) po ciągu nr 5 w kierunku Lublina, Zamościa i jako pociągi międzynarodowe na Ukrainę,
 - d) po ciągu nr 6 w kierunku Rzeszowa i rejonu Bieszczad,
 - e) po ciągu nr 7 w kierunku Kielc, Tarnowa i Nowego Sącza,
- 2) CPK – Łódź – Wrocław i dalej w kierunku Wałbrzycha i Jeleniej Góry lub po nowej linii KDP do Pragi, z możliwością połączenia z relacjami wychodzącymi z CPK w kierunku północnej i wschodniej Polski analogicznie jak w p. 1),
- 3) Warszawa – CPK – Łódź – Kalisz – Ostrów Wielkopolski – Leszno – Zielona Góra, z możliwością wydłużenia ich jak relacji opisanych w p. 1),
- 4) CPK – WMŚ – Kraków – Zakopane, z możliwością wydłużenia ich w kierunkach północnych i zachodnich jak relacji opisanych w p. 1),
- 5) międzynarodowych z Warszawy (lub połączonych z relacjami na zachód, północ i wschód kraju opisanymi w p. 1)) przez CPK – WMŚ – Katowice – Jastrzębie-Zdrój do Czech i dalej na Słowację, Węgry i do Austrii,
- 6) Szczecin – Poznań – Łódź – Idzikowice / Opoczno – WMŚ – Kraków / Katowice,
- 7) Praga (Czechy) – Wałbrzych – Wrocław – Poznań – Szczecin.

Ponadto linie te mogą być wykorzystywane przez relacje o charakterze regionalnym, np.:

- 1) Wrocław – Świdnica – Wałbrzych – Jelenia Góra / Kamienna Góra,
- 2) Poznań – Kalisz – Sieradz,
- 3) Skierniewice / Łowicz – Łódź – Sieradz.

Przedstawiony schemat połączeń ma charakter poglądowy, zaś jego docelowy kształt będzie ustalany w przyszłości przez przewoźników oraz organizatorów transportu.

Ze względu na zakładane duże natężenie szybkiego ruchu dalekobieżnego po nowej linii na odcinku Warszawa – Łódź – Sieradz przewidywane jest jego wykorzystanie dla ruchu o charakterze regionalnym stosownie do dostępnej przepustowości.

Należy podkreślić, iż dzięki uruchomieniu nowych relacji dalekobieżnych po zakończeniu realizacji przedmiotowych inwestycji i powiązaniu ich z połączeniami kolejowymi o charakterze regionalnym oraz innymi środkami transportu nastąpi poprawa dostępności transportowej miejscowości położonych wzdłuż, a także w sąsiedztwie analizowanych linii.

Na ciąg nr 9 składają się następujące linie kolejowe⁴⁷:

- 1) **nowa linia nr 85, odcinek Warszawa Zachodnia – CPK – Łódź Widzew,**
- 2) istniejąca linia nr 458, odcinek Łódź Widzew – Łódź Fabryczna (po zakończeniu budowy linii z pkt. 1) włączona zostanie w linię nr 85),
- 3) **nowa linia nr 85, odcinek Łódź Fabryczna – Poznań Starołęka.**

Odgątkowanie do Wrocławia i granicy Polska/Czechy:

- 4) **nowa linia nr 87 Sieradz Północny – Wieruszów,**
- 5) istniejąca linia nr 181, odcinek Wieruszów – Poniatowice,

⁴⁷ Istniejące oraz nowe, ujęte w wykazie linii kolejowych o znaczeniu państwowym.

- 6) **nowa linia nr 86 Poniatowice – Czernica Wrocławska,**
- 7) istniejąca linia nr 277, odcinek Czernica Wrocławska – Wrocław Brochów,
- 8) istniejąca linia nr 132, odcinek Wrocław Brochów – Wrocław Główny,
- 9) istniejąca linia nr 271, odcinek Wrocław Główny – Wrocław Grabiszyn,
- 10) istniejąca linia nr 761 Wrocław Grabiszyn – Wrocław Świebodzki WSB,
- 11) istniejąca linia nr 274, odcinek Wrocław Świebodzki WSB – Żarów,
- 12) **nowa linia nr 267 Żarów – Bolesławice Świdnickie,**
- 13) istniejąca linia nr 137, odcinek Bolesławice Świdnickie – Świdnica Miasto,
- 14) **nowa linia nr 268 Świdnica Miasto – Sędziszów,**
- 15) istniejąca linia nr 299 Kamienna Góra – Sędziszów,
- 16) istniejąca linia nr 298 Kamienna Góra – Lubawka (granica).

Odgałęzienie do Zielonej Góry:

- 17) istniejąca linia nr 14, odcinek Kalisz – Głogów,
- 18) istniejąca linia nr 273, odcinek Głogów – Zielona Góra.

Relacje do Poznania i dalej:

- 19) istniejąca linia nr 272, odcinek Poznań Starołęka – Poznań Główny,
- 20) istniejąca linia nr 3, odcinek Poznań Główny – Kunowice (granica),
- 21) **nowa linia nr 817 Zbąszyń – Szczaniec,**
- 22) **nowa linia nr 818 Zbąszyń – Dąbrówka Wielkopolska,**
- 23) istniejąca linia nr 367 Zbąszynek – Gorzów Wielkopolski,
- 24) istniejąca linia nr 351, odcinek Poznań Główny – Regalica,
- 25) istniejąca linia nr 855 Regalica – Szczecin Port Centralny,
- 26) istniejąca linia nr 273, odcinek Szczecin Port Centralny – Szczecin Główny,
- 27) **nowa linia nr 350 Szczecin Dąbie – Szczecin Port Centralny⁴⁸.**

W ramach prowadzonych analiz, ze względu na obciążenie ruchem istniejących linii w obrębie Węzła Wrocławskiego, uznano za zasadne podjęcie działań przygotowawczych (obejmujących w pierwszej kolejności opracowanie propozycji przebiegu) dla wydłużenia linii nr 86 (p. 6)) bezpośrednio do Wrocławia Głównego.

Jednocześnie ze względu na znaczny wymagany zakres modernizacji odcinka linii 181 (p. 5)) za zasadną uznano modyfikację przebiegu linii 86 (p. 6)) i 87 (p. 4)) poprzez ich połączenie w jeden ciąg.

W odniesieniu do fragmentu ciągu na południowy zachód od Wrocławia uznano, że ze względu na skomplikowane ukształtowanie terenu w korytarzu ujętym w *SZRT do 2030 r.* (przejście przez Góry Wałbrzyskie i Pasma Lesistej Gór Kamiennych) oraz znaczny wymagany zgodnie z zapisami *Koncepcji...* zakres modernizacji linii 298 i 299, położonych w trudnym terenie górskim (p. 15) i 16)) zaproponowano podjęcie działań przygotowawczych (w pierwszej kolejności opracowanie propozycji przebiegu) zmodyfikowanego korytarza od rejonu Wałbrzycha do granicy państwa. Przebieg na południowy zachód od Wałbrzycha jest determinowany trudnym ukształtowaniem terenu, a trasowanie do Sędziszowa po przebiegu niezbędnym dla uzyskania założonych wysokich prędkości maksymalnych wymaga przejścia przez teren bardzo zróżnicowany wysokościowo. Zaproponowano zatem korytarz umożliwiający na dalszych etapach projektowania linii ominięcie najwyższych partii Gór Wałbrzyskich.

⁴⁸ ujęta w ramach ciągu nr 11, p. 6.5.12.

Mając na uwadze potencjał demograficzny w korytarzu nowej linii uznano, iż ze względu na znaczenie ośrodka, jakim jest Świdnica, zasadne będzie jej pełne włączenie w sieć szybkich połączeń kolejowych. Umożliwią one korzystanie mieszkańcom miasta i okolic z pociągów dalekobieżnych, w tym międzynarodowych, a ponadto budowane i modernizowane odcinki istotnie skrócą czas dojazdu do Wrocławia. Szczególnie istotne jest tu uwzględnienie możliwości budowy nowej linii od Żarowa, pozwalającej na przejazd bez zmiany kierunku w Jaworzynie Śląskiej. Przyjęto, że korytarz obejmie także stosunkowo krótki odcinek istniejącej linii nr 137 (pkt. 13)), która może wymagać budowy w nowym przebiegu w celu uzyskania wymaganych parametrów lub dobudowy dodatkowej pary torów celem zapewnienia wymaganej przepustowości (po linii nr 137 przewidywany jest znaczny ruch pociągów towarowych).

W związku z powyższym zaproponowano korytarz nowych linii obejmujący cały odcinek Żarów – Świdnica Miasto – Wałbrzych – granica państwa.

Wynikiem opisanych analiz jest uwzględnienie w niniejszym dokumencie zmodyfikowanych przebiegów:

- pkt. 4 – 6) **nowe linie 86 i 87 na odcinku Sieradz Północny – Wrocław Główny,**
- pkt. 12 – 13) **nowa linia 267 Żarów – Świdnica Miasto,**
- pkt. 14 – 16) **nowa linia 268 Świdnica Miasto – granica państwa.**

Koncepcja... zakłada, że rozbudowa sieci kolejowej pozwoli obsługiwać poniższe ośrodki w ramach połączeń wykorzystujących ciąg nr 9 pociągami o szacowanych docelowych czasach jazdy z CPK przedstawionych w tabeli:

Tabela 13. Wstępne szacunki docelowych czasów jazdy z CPK pociągów wykorzystujących ciąg nr 9, założone w *Koncepcji...*

L.p.	Relacja z CPK do:	Czas jazdy z CPK wg <i>Koncepcji...</i> [godz:min]
1	Warszawa	0:15
2	Łódź	0:25
3	Kalisz	1:00
4	Wrocław	1:40
5	Wałbrzych	2:25
6	Jelenia Góra	2:45
7	Szklarska Poręba Jakuszyce	3:20
8	Legnica	2:10
9	Zgorzelec	3:00
10	Ostrów Wlkp.	1:00
11	Zielona Góra	2:45
12	Poznań	1:50
13	Gorzów Wielkopolski	3:15
14	Szczecin ⁴⁹	3:15

⁴⁹ Jedyne główne miasto z czasem jazdy pociągami z CPK znacząco przekraczającym 2 godziny. *Koncepcja...* zakłada rozważenie uruchomienia cyklicznego połączenia lotniczego CPK wraz z dalszymi inwestycjami służącymi rozbudowie oraz poprawie efektywności połączeń transportowych z portem lotniczym Szczecin–Goleniów.

6.5.10.3 Analizowany przebieg korytarzy nowych linii kolejowych

Osiągnięcie przedstawionych wcześniej zakładanych czasów jazdy wymaga odpowiedniego trasowania przebiegu przewidywanych do budowy nowych linii kolejowych, tak aby zapewnić optymalny efekt eksploatacyjny. W dalszej części przedstawiono opisy analizowanych korytarzy trasowania następujących nowych linii kolejowych:

- a) nowej linii nr 85 Warszawa Zachodnia – CPK – Łódź – Poznań Starołęka,
- b) nowych linii nr 86 i 87 Sieradz Północny – Wrocław Główny,
- c) nowej linii nr 267 Żarów – Świdnica Miasto,
- d) nowej linii nr 268 Świdnica Miasto – granica państwa,
- e) nowej linii nr 817 Zbąszyń – Szczaniec,
- f) nowej linii nr 818 Zbąszyń – Dąbrówka Wielkopolska.

W latach 2009 – 2013 opracowane zostało *Studium Wykonalności dla linii dużych prędkości Warszawa – Łódź – Poznań / Wrocław*⁵⁰. Realizowany wówczas proces przygotowania inwestycji nie zakończył się jednak wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach stanowiącej pierwszy etap formalnej akceptacji wariantu przebiegu odcinków linii kolejowych. W następstwie tego linia kolejowa ujmowana była incydentalnie i niejednolicie w dokumentach z zakresu planowania przestrzennego, w tym w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego (MPZP).

Wypracowany wówczas przebieg musiał zostać poddany krytycznej analizie m.in. ze względu na następujące okoliczności:

1. Decyzję o lokalizacji CPK w rejonie gminy Baranów i stworzenia na jego bazie multimodalnego węzła transportowego.
2. Zmiany w zagospodarowaniu przestrzennym kształtowane bez odniesień do planowanej linii kolejowej.
3. Zmiany wymagań technicznych.
4. Zakładane przez *Koncepcję...* bardziej inkluzywne kształtowanie nowej infrastruktury, obejmujące większą integrację z istniejącymi stacjami pasażerskimi.
5. Zmianę miejsca rozgałęzienia linii na odcinki do Poznania i Wrocławia na okolice Sieradza, co sprzyja włączeniu w system szybkiego transportu kolejowego Kępna i pobliskich miejscowości. Jednocześnie powiązanie z istniejącą siecią kolejową umożliwi zatrzymanie pociągów kursujących z wykorzystaniem nowej linii w Kaliszu i Ostrowie Wlkp. na istniejących stacjach, korzystniej powiązanych z systemami komunikacji miejskiej niż stacja w Nowych Skalmierzycach zakładana w *Studium Wykonalności dla linii dużych prędkości Warszawa – Łódź – Poznań / Wrocław*.

6.5.10.3.1 Nowa linia nr 85 Warszawa Zachodnia – CPK – Łódź – Poznań Starołęka

Opisany poniżej proponowany korytarz nowej linii kolejowej przedstawiony jest graficznie na mapie w załączniku 1.

Korytarz, w którym planowana jest budowa linii kolejowej rozpoczyna się w Warszawie i prowadzi w kierunku zachodnim do węzła CPK, gdzie styka się z opisanymi powyżej korytarzami nowych linii w ramach ciągów 1 oraz 6. Dalej biegnie na południowy zachód (wzdłuż autostrady A2 do okolic

⁵⁰ Konsorcjum firm: Ingenieria IDOM Internacional S.A. Biuro Projektów Komunikacyjnych w Poznaniu Sp. z o.o. na zamówienie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Strykowa) i w Łodzi obejmuje przebieg istniejącego tunelu Łódź Niciarniana – Łódź Fabryczna⁵¹. Od tej stacji prowadzi na zachód i południowy zachód, przez okolice Konstantynowa Łódzkiego i Szadka do Sieradza, gdzie odgałęzia się korytarz linii nr 86 i 87. Od tego miasta korytarz linii 85 skręca na północny zachód, wzdłuż istniejącej linii kolejowej nr 14 (Łódź – Kalisz – Ostrów Wielkopolski – Leszno – Głogów) do Kalisza, a następnie do Pleszewa, skąd prowadzi wzdłuż istniejącej linii kolejowej nr 272 (Kluczbork – Ostrów Wielkopolski – Poznań Główny). Rozważany korytarz kończy się w rejonie Poznania.

6.5.10.3.2 Nowe linie nr 86 i 87 Sieradz Północny – Wrocław Główny

Opisany poniżej proponowany korytarz nowych linii kolejowych przedstawiony jest graficznie na mapie w załączniku 1.

Korytarz dla linii nr 86 i 87 rozpoczyna się w Sieradzu i prowadzi na południowy zachód do Kępna, a dalej ma przebieg zbliżony do istniejącej linii nr 181 (Herby Nowe – Kępno – Oleśnica). Na południowy wschód od Oleśnicy przecina istniejącą linię nr 143 (Kalety – Wrocław Popowice), by następnie od Jelcza Laskowic wejść w ślad zbliżony do istniejących linii nr 277 (Opole Groszowice – Wrocław Brochów) i 132 (Bytom – Wrocław Główny). Koniec korytarza zlokalizowany jest w okolicach Wrocławia.

6.5.10.3.3 Nowe linie nr 267 Żarów – Świdnica Miasto i 268 Świdnica Miasto – granica państwa

Opisany poniżej proponowany korytarz nowych linii kolejowych przedstawiony jest graficznie na mapie w załączniku 1.

Korytarz linii nr 267 i 268 odgałęzia się od istniejącej linii kolejowej nr 274 (Wrocław – Jelenia Góra – Zgorzelec) w sąsiedztwie Żarowa. Biegnie na południowy zachód przez Świdnicę oraz rejon Wałbrzycha i Świebodzic, a następnie na południe do granicy polsko-czeskiej w okolicach Lubawki i Chełmska Śląskiego (włączenie w nową linię kolei dużych prędkości przewidywaną do budowy w kierunku Pragi).

6.5.10.3.4 Nowe linie nr 817 Zbąszyń – Szczaniec i 818 Zbąszyń – Dąbrówka Wielkopolska

Opisany poniżej proponowany korytarz nowych linii kolejowych przedstawiony jest graficznie na mapie w załączniku 1.

Korytarz rozpoczyna się w okolicach Zbąszynka i prowadzi wzdłuż obecnego przebiegu linii nr 3 oraz zlikwidowanego odcinka linii Poznań – Berlin na północ od Zbąszynka (pomiędzy posterunkiem odgałęźnym Chlastawa a Szczanem). Kończy się na zachód od Szczanca.

6.5.10.4 Wybrane efekty budowy nowych linii

Efektem budowy nowej linii nr 85 Warszawa – CPK – Łódź – Sieradz – Kalisz – Poznań będzie przede wszystkim włączenie Centralnego Portu Komunikacyjnego w system transportu kolejowego. Istotnie skróci się ponadto czas jazdy w relacjach pomiędzy Warszawą, Łodzią i Poznaniem oraz Wrocławiem (wraz z linią opisaną poniżej), co przyczyni się do wzrostu konkurencyjności transportu kolejowego pomiędzy tymi miastami. Przeniesienie części ruchu z odcinka Warszawa – Poznań istniejącej linii

⁵¹ linia kolejowa nr 458.

kolejowej nr 3 zwolni jej przepustowość, stwarzając korzystne warunki do rozwoju ruchu pasażerskiego regionalnego i towarowego.

Skrócony czas jazdy do Poznania zaowocuje także większą konkurencyjnością transportu kolejowego na trasach łączących Warszawę, CPK i Łódź ze Szczecinem, Gorzowem Wielkopolskim, Zieloną Górą oraz miastami w Niemczech.

Nowe linie nr 86 i 87 na odcinku Sieradz Północny – Wrocław Główny, jako kontynuacja przywołanego powyżej odcinka Warszawa – CPK – Łódź – Sieradz, stworzą szybkie połączenie Warszawy i Łodzi z Wrocławiem i całym Dolnym Śląskiem. Umożliwią także uruchomienie komunikacji kolejowej do Kępna i Wieruszowa, tworząc atrakcyjne czasowo połączenia zarówno w kierunku wschodnim do Łodzi, CPK oraz Warszawy, jak i zachodnim do Wrocławia.

Nowe linie 267 i 268 Żarów – granica państwa (będące funkcjonalnym przedłużeniem opisanych powyżej odcinków) umożliwią uruchomienie szybkich pociągów pomiędzy Wrocławiem a granicą kraju (a przez linię dużych prędkości po stronie czeskiej dalej do Pragi) oraz miejscowościami w południowej i południowo-zachodniej części województwa dolnośląskiego (w tym Jelenią Górą).

Szacunki czasów przejazdu możliwych do osiągnięcia na bazie przedstawionych analiz w zakresie trasowań⁵² prezentuje poniższa tabela.

Tabela 14. Wstępne szacunki czasów jazdy dla ciągu nr 9 na bazie założeń opisanych w rozdz. 6.4, punkt 5

L.p.	Relacja do:	Oszacowany na bazie trasowań czas jazdy	
		z CPK [godz:min]	z Warszawy Centralnej [godz:min]
1	Warszawa	0:15	nd.
2	Łódź	0:30	0:45
3	Kalisz	1:05	1:20
4	Wrocław	1:40	1:55
5	Wałbrzych	2:20	2:35
6	Jelenia Góra	3:00	3:15
7	Szklarska Poręba Jakuszyce	3:50	4:05
8	Legnica	2:15	2:30
9	Zgorzelec	3:00	3:15
10	Ostrów Wlkp.	1:20	1:35
11	Zielona Góra	2:55	3:10
12	Poznań	1:40	1:55
13	Gorzów Wlkp.	3:15	3:30
14	Szczecin	3:25	3:40

⁵² założenia do szacowania czasów jazdy przedstawiono w p. 6.4.

6.5.10.5 Analiza przebiegu w kontekście sieci TEN-T

Linie 85, 86 i 87 ujęte są w sieci bazowej TEN-T jako planowana kolej dużych prędkości, z orientacyjnym przebiegiem Warszawa – Poznań / Wrocław. Linia 85 Warszawa – Poznań stanowi fragment korytarza sieci bazowej Morze Północne – Morze Bałtyckie.

W projekcie nowego rozporządzenia określającego przebiegi korytarzy sieci bazowej TEN-T⁵³ na perspektywę finansową 2021 – 2027 wskazano w ramach ww. korytarza brakujące połączenie kolejowe w Polsce: *Warszawa/Idzikowice – Poznań/Wrocław, w tym połączenia z planowanym Centralnym Węzłem Transportowym*, obejmujące także planowane linie KDP w kierunku Wrocławia.

Ciąg linii 267 i 268 stanowi fragment ujętej w rozporządzeniu 1315/2013 planowanej w sieci kompleksowej TEN-T linii kolei dużej prędkości Wrocław – Praga.

6.5.11 Ciąg nr 10 (CPK – Poznań)

6.5.11.1 Założenia

Zakładany na podstawie *Koncepcji...* oraz *SZRT do 2030 r.* przebieg ciągu nr 10 jest następujący:

Warszawa – Centralny Port Komunikacyjny – Kutno – Konin – Poznań.

Ciąg ten stanowi połączenie CPK (i Warszawy) z Poznaniem oraz zachodnią i północno-zachodnią częścią kraju. Przed zakończeniem budowy linii KDP do Poznania (będącej elementem ciągu nr 9) ciąg nr 10 będzie stanowił podstawowe połączenie tego miasta z CPK. Po uruchomieniu szybkich pociągów po linii nr 85 przez Łódź, przewidywane jest wykorzystanie ciągu nr 10 przez pociągi kategorii IR obsługujące ważne ośrodki pomiędzy Warszawą i Poznaniem.

Na ciąg nr 10 składają się następujące linie kolejowe⁵⁴:

- 1) **nowa linia nr 85, na odcinku od CPK – do połączenia z linią nr 11,**
- 2) istniejąca linia nr 11, odcinek od połączenia z linią nr 85 do Łowicza,
- 3) istniejąca linia nr 3, odcinek Łowicz – Poznań.

W ciągu nr 10 nie są przewidywane inwestycje budowy nowych linii, poza odcinkiem linii nr 85 opisanym w Ciągu nr 9 (p. Ciąg nr 9 (CPK – Łódź – Wrocław – granica Polska/Czechy / Poznań – Szczecin / Zielona Góra / granica Polska/Niemcy / Gorzów Wielkopolski)).

6.5.12 Ciąg nr 11 (Szczecin – Port Lotniczy Szczecin-Goleniów)

6.5.12.1 Stan istniejący

Obecny układ sieci kolejowej w obrębie Szczecina skutkuje wydłużeniem trasy pociągu na odcinku Szczecin Dąbie – Szczecin Port Centralny (o ok. 35% w porównaniu do najkrótszego możliwego przebiegu linii kolejowej). Ponadto istniejące linie przebiegają przez węzły związane z portem morskim, a możliwości modyfikacji ich geometrii w celu zwiększenia prędkości są ograniczone zagospodaro-

⁵³ projekt nowego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego dotyczącego Instrumentu łącząc Europę (CEF, Connecting Europe Facility), http://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-8-2019-0420_PL.pdf.

⁵⁴ Istniejące oraz nowe, ujęte w wykazie linii kolejowych o znaczeniu państwowym.

waniem i ukształtowaniem terenu. Skutkiem jest wydłużenie czasu jazdy zarówno w relacjach w kierunku Poznania, jak również do portu lotniczego Szczecin-Goleniów.

6.5.12.2 Założenia dla inwestycji

Zakładany na podstawie *Koncepcji...* oraz *SZRT do 2030 r.* przebieg ciągu nr 11 jest następujący:

Szczecin – Port Lotniczy Szczecin-Goleniów.

Ciąg ten stanowi połączenie Szczecina z portem lotniczym w Goleniowie.

W *Koncepcji...* zaproponowano obsługę połączenia CPK ze Szczecinem w oparciu o cykliczne połączenie lotnicze. Niezbędne dla tego rozwiązania jest jego uzupełnienie szybkim połączeniem lotniska Szczecin-Goleniów z miastem.

Na ciąg nr 11 składają się następujące linie kolejowe⁵⁵:

- 1) **nowa linia nr 350 Szczecin Dąbie – Szczecin Port Centralny,**
- 2) istniejąca linia nr 401, odcinek Szczecin Dąbie – Goleniów,
- 3) istniejące linie nr 402, 434 i 435 oraz nowe odcinki w rejonie Goleniów – Port Lotniczy Szczecin-Goleniów (w układzie przelotowym) – Mosty.

6.5.12.3 Analizowany przebieg nowej linii kolejowej

6.5.12.3.1 Nowa linia nr 350 Szczecin Dąbie – Szczecin Port Centralny

Proponowany korytarz nowej linii kolejowej przedstawiony jest graficznie na mapie w załączniku 1. Obejmuje miasto Szczecin.

6.5.12.4 Wybrane efekty budowy nowej linii

Nowa linia skróci czas jazdy pociągów wyjeżdżających ze Szczecina Głównego w kierunkach zachodnim i północnym, w tym do obsługującego miasto lotniska w Goleniowie. Jest to szczególnie istotne w świetle zakładanej w *Koncepcji...* obsługi połączenia CPK – Szczecin transportem lotniczym.

6.5.12.5 Analiza przebiegu w kontekście sieci TEN-T

Linia wpisuje się potencjalnie w sieć bazową TEN-T jako alternatywny przebieg w stosunku do obecnie znajdującego się w tej sieci odcinka Szczecin Dąbie – Szczecin Port Centralny.

6.5.13 Ciąg nr 12 (Stalowa Wola – Lublin – Biała Podlaska – Białystok)

6.5.13.1 Stan istniejący

Transport kolejowy na wschodnich obszarach Polski jest słabo rozwinięty. Linie, w znacznej części jednotorowe, mają układ zgodny z historycznymi kierunkami ciężenia, nie uwzględniają obecnego stopnia rozwoju miejscowości i ich administracyjnych zależności. Nie istnieje ciąg umożliwiający szybki

⁵⁵ Istniejące oraz nowe, ujęte w wykazie linii kolejowych o znaczeniu państwowym.

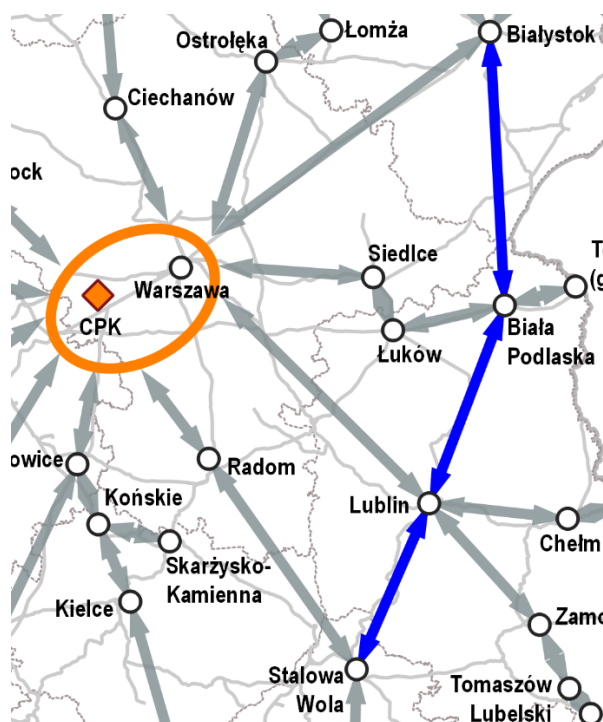
przejazd pociągiem pomiędzy największymi ośrodkami Polski Wschodniej, a na poziomie lokalnym – ważnymi ośrodkami województwa lubelskiego (stolica województwa i Biała Podlaska).

6.5.13.2 Założenia dla inwestycji

Zakładany na podstawie SZRT do 2030 r. przebieg ciągu nr 12:

Stalowa Wola – Lublin – Milanów – Biała Podlaska – Fronów – Białystok.

Ciąg ten tworzy połączenie największych miast Polski Wschodniej (Rzeszów, Lublin, Białystok) oraz licznych miejscowości tej części kraju pozbawionych efektywnego transportu kolejowego. Pokrywa się ze znaczną częścią przebiegu Magistrali Wschodniej⁵⁶, a przewidziane w jego ramach inwestycje umożliwią skrócenie czasu jazdy oraz włączenie Białej Podlaskiej w tę Magistralę.



Rysunek 17. Najważniejsze ośrodki łączone przez linię ciągu nr 12

Po liniach wchodzących w skład ciągu nr 12 trasowane mogą być pociągi IC i IR zasadniczo w poniższych relacjach (oraz ich wariantach – skróconych lub wydłużonych), wykorzystujących także nowe odcinki linii kolejowych modernizowane i przewidywane do budowy w ramach ciągów nr 2 i 5:

- 1) Rzeszów – Stalowa Wola – Lublin – Biała Podlaska – Białystok – Ełk – Suwałki, z możliwością wydłużenia ich na Litwę (do Kowna) i dalej na północ lub w rejon Bieszczad na południe,
- 2) Zamość – Lublin – Biała Podlaska – Białystok (z wykorzystaniem nowych linii budowanych w ramach ciągu nr 5, po analizowanym ciągu od Lublina), z możliwością łączenia jak wyżej,
- 3) CPK – Warszawa – Lublin – Stalowa Wola – Rzeszów (po analizowanym ciągu od Lublina).

Ponadto linie te mogą być wykorzystywane przez relacje o charakterze regionalnym, np. Stalowa Wola – Kraśnik – Lublin – Parczew – Biała Podlaska.

⁵⁶ ciągu istniejących linii kolejowych łączący Rzeszów z Olsztynem przez Lublin i Białystok z odgałęzieniem do Kielc.

Przedstawiony schemat połączeń ma charakter poglądowy, zaś jego docelowy kształt będzie ustalany w przyszłości przez przewoźników oraz organizatorów transportu.

Należy podkreślić, iż dzięki uruchomieniu nowych relacji dalekobieżnych po zakończeniu realizacji przedmiotowych inwestycji i powiązaniu ich z połączeniami kolejowymi o charakterze regionalnym oraz innymi środkami transportu nastąpi poprawa dostępności transportowej miejscowości położonych wzdłuż, a także w sąsiedztwie analizowanych linii.

W ramach ciągu nr 12 zakładana jest budowa:

- 1) **nowej linii kolejowej nr 631 Milanów – Biała Podlaska – Fronołów,**
- 2) **nowego odcinka skracającego przebieg linii nr 68 w rejonie Kraśnika (Kraśnik – Rzeszyca).**

6.5.13.3 Analizowany przebieg korytarzy nowych linii kolejowych

6.5.13.3.1 Linia kolejowa nr 631 Milanów – Biała Podlaska – Fronołów

Opisany poniżej proponowany korytarz nowej linii kolejowych przedstawiony jest graficznie na mapie w załączniku 1.

Korytarz odgałęzia się od istniejącej linii kolejowej nr 30 (Łuków – Lublin) na północ od Parczewa. Przebiega na północny wschód do Białej Podlaskiej. W okolicach tego miasta zmienia kierunek na północno-zachodni i przez rejon Janowa Podlaskiego i Konstantynowa prowadzi do rejonu na południowy wschód od Siemiatycz, gdzie włącza się w linię nr 31 (Siedlce – Czeremcha – Hajnówka – Siemianówka).

6.5.13.3.2 Nowy odcinek skracający przebieg linii nr 68 w rejonie Kraśnika (Kraśnik – Rzeszyca)

Opisany poniżej proponowany korytarz nowego odcinka linii kolejowej przedstawiony jest graficznie na mapie w załączniku 1.

Korytarz rozpoczyna się w sąsiedztwie istniejącej stacji Wilkołaz na linii kolejowej nr 68 (Lublin – Stalowa Wola – Przeworsk). Prowadzi na południowy wschód przez Kraśnik do okolic miejscowości Osinki (na końcowym odcinku wzdłuż istniejącej linii nr 68).

6.5.13.4 Wybrane efekty budowy nowych linii

Budowa linii 631 Milanów – Fronołów skróci przebieg fragmentu Magistrali Wschodniej – zmniejszy się długość liczona wzdłuż linii kolejowych łączących Białystok z Lublinem. Inną zaletą jest włączenie Białej Podlaskiej w ciąg Magistrali Wschodniej, umożliwiające wariantowe trasowanie pociągów przez to miasto.

Przebieg linii w sąsiedztwie miejscowości północno-wschodniej części województwa lubelskiego oraz najdalej na wschód wysuniętego obszaru województwa mazowieckiego umożliwia jej wykorzystanie w przewozach regionalnych.

Efektem budowy nowego odcinka w rejonie Kraśnika będzie skrócenie przebiegu fragmentu Magistrali Wschodniej – zmniejszenie długości linii kolejowych łączących Lublin ze Stalową Wolą.

6.5.13.5 Analiza przebiegu w kontekście sieci TEN-T

Linie nie wpisują się w sieć TEN-T.

6.6 Zwiększenie potencjału infrastruktury badawczej

6.6.1 Założenia

Przebudowa krajowego systemu transportu przewidywana w *Koncepcji... i SZRT do 2030 r.* implikuje zwiększenie zapotrzebowania na tabor nowego typu oraz technologie stosowane przy budowie infrastruktury. Obecnie w Polsce jest produkowany tabor pozwalający na jazdę z prędkością maksymalną 160 km/h. Wybrana technologia kolei dużych prędkości dla pociągów obsługujących podstawowy szkielet układu transportowego powinna być w zasięgu technologicznych możliwości polskich producentów taboru. Realizacja projektu wzbudzi popyt na nowe rodzaje taboru, także użytkowane na podsystemach lokalnych i regionalnych linii kolejowych.

Nowe potrzeby taborowe dotyczyły będą zasadniczo elektrycznych zespołów trakcyjnych klasy IC do ruchu na liniach kolejowych dużych prędkości, pociągów wagonowych typu Push-Pull dla taboru międzyregionalnego, regionalnego oraz lokomotyw dla tych pociągów. Pojazdy powinny być dostosowane do ruchu po liniach zasilanych zarówno systemem 3 kV prądu stałego, jak i 25 kV prądu przemiennego.

W budownictwie infrastrukturalnym w Polsce nie są dotychczas rozpowszechnione pewne technologie, których zastosowanie będzie niezbędne podczas realizacji Kolejowych Inwestycji Towarzyszących. W szczególności należą do nich rozwiązania w zakresie zasilania trakcyjnego prądu przemiennego oraz nowoczesne technologie systemów sterowania ruchem kolejowym uwzględniające Europejski System Zarządzania Ruchem Pociągów (ERTMS).

6.6.2 Charakterystyka inwestycji

Jednym z wyzwań związanych z przebudową krajowego systemu transportu kolejowego jest stworzenie odpowiednich warunków dla prowadzenia badań taboru nowego typu oraz nowoczesnych technologii wykorzystywanych przy budowie infrastruktury kolejowej. W Polsce wiodącą rolę w tym obszarze pełni Instytut Kolejnictwa (dalej: IK), będący zarazem jednostką notyfikowaną NB 1467 do Dyrektywy 2008/57/WE o interoperacyjności europejskiego systemu kolei.

W tym kontekście podkreślenia wymaga fakt, że obecnie znaczna część prowadzonych przez IK badań elementów infrastruktury i taboru odbywa się z wykorzystaniem eksploatowanych linii kolejowych, co w znaczny sposób utrudnia prowadzenie ruchu kolejowego oraz wpływa negatywnie na przepustowość linii kolejowych. Ponadto infrastruktura Ośrodka Doświadczalnego IK w Żmigrodzie nie pozwala na przeprowadzanie badań taboru przy napięciu innym niż 3 kV prądu stałego, co niejako wymusza testowanie i certyfikację taboru dwu- i wielosystemowego poza granicami Polski. Warunkiem niezbędnym do umożliwienia testów taboru i infrastruktury dużych prędkości i różnych systemów zasilania jest zatem unowocześnienie zasobów badawczych zarządzanych przez Instytut Kolejnictwa, tj. Ośrodka Eksploatacji Toru Doświadczalnego oraz laboratorium elektrycznego i zwarcowego.

Z powyższych względów wśród Kolejowych Inwestycji Towarzyszących ujęto: *Zwiększenie potencjału kolejowej infrastruktury badawczej*. Inwestycja ta obejmuje dwa projekty polegające na:

- unowocześnieniu zasobów badawczych Instytutu Kolejnictwa poprzez wyposażenie infrastruktury badawczej w Żmigrodzie w systemy zasilania trakcyjnego prądu przemiennego i w ETCS⁵⁷ poziom 2 oraz telekomunikacji GSM-R⁵⁸ (Etap I);
- budowie w Żmigrodzie nowego, dłuższego okręgu doświadczalnego o prędkości jazdy 220-250 km/h (Etap II).

Jako ewentualne rozwiązanie alternatywne względem drugiego projektu założono budowę toru dojazd z dużymi prędkościami na linii kolejowej nr 275.

Nadrzędnym efektem stworzenia odpowiedniego zaplecza naukowo-badawczego wspierającego rozwój transportu kolejowego jest znaczne ułatwienie procesu dopuszczenia nowych fragmentów sieci oraz nowego taboru do regularnej eksploatacji. Realizacja projektów poprawi także pozycję konkurencyjną krajowych producentów taboru kolejowego poprzez stworzenie infrastruktury badawczej, służącej do przeprowadzania badań, testów, homologacji i certyfikacji taboru również dla warunków eksploatacji na rynku międzynarodowym. W skali makro inwestycja wygeneruje natomiast nowy impuls rozwojowy w działalności naukowej w segmencie transportu kolejowego.

⁵⁷ Europejski System Sterowania Pociągami (ang. European Train Control System, ETCS).

⁵⁸ Kolejowa Sieć GSM (ang. Global System for Mobile Communications – Railway, GSM-R). System łączności dla potrzeb podmiotów zajmujących się transportem kolejowym, oparty na standardzie cyfrowym GSM.

7. Drogowe Inwestycje Towarzyszące

7.1 Założenia przebudowy układu drogowego

Wśród przedsięwzięć związanych z budową Centralnego Portu Komunikacyjnego *Koncepcja...* zakłada także niezbędne dla funkcjonowania CPK inwestycje w sieć drogową obejmujące: rozbudowę układu dróg ekspresowych oraz autostrad w celu zapewnienia integracji węzła z układem drogowym Rzeczypospolitej Polskiej. W odniesieniu do lokalizacji w Baranowie może oznaczać to przebudowę autostrady A2 na odcinku Łódź – Warszawa oraz wytrasowanie, zaprojektowanie, a następnie budowę Obwodnicy Aglomeracji Warszawskiej.

Przebudowa autostrady A2. Względem planowanej inwestycji przebudowa autostrady A2 oznacza:

- Budowę bezpośredniego połączenia lotniska z autostradą, przebiegającą w pobliżu planowanej lokalizacji portu lotniczego (Baranów). W dalszych pracach projektowych należy przewidzieć także niezależny system dojazdów do terminali: pasażerskiego i cargo.
- Rozbudowę autostrady A2 na odcinku Łódź – Warszawa o dodatkowy pas ruchu w każdym kierunku.

Budowa Obwodnicy Aglomeracji Warszawskiej. Zgodnie z *Koncepcją Przestrzennego Zagospodarowania Kraju do 2030 r.* w okolicy węzła CPK planowana jest budowa Obwodnicy Aglomeracji Warszawskiej (OAW), ringu autostradowego przebiegającego w odległości około 40-50 km od centrum Warszawy. *Koncepcja CPK...* wskazuje na zasadność budowy OAW, w miarę możliwości przebiegającej w bezpośrednim sąsiedztwie Centralnego Portu Komunikacyjnego, z uwzględnieniem węzła pozwalającego na bezpośrednią obsługę CPK, co zapewni swobodny dostęp podróżującym ze wszystkich kierunków. Ponadto CPK jest jednym z czynników determinujących rozpoczęcie etapowej realizacji OAW. W szczególności już na etapie budowy CPK konieczne jest wykonanie odcinka, łączącego drogę krajową nr 92 (węzeł w okolicy Sochaczewa) – węzeł CPK – węzeł z A2 – drogę ekspresową S8 i drogę ekspresową S7. Należy odnotować, że już w 2015 r. na odpowiadającym jednemu z wariantów OAW fragmencie drogi krajowej (DK) nr 50 średniodobowy ruch pojazdów wynosił od 12 do 20 tysięcy samochodów⁵⁹). Po uruchomieniu CPK w miarę potrzeb wynikających z ruchu drogowego mogą być wykonane następne odcinki OAW: odcinek południowo-wschodni, łączący z drogami S7 – S17 – A2 (w rejonie Mińska Mazowieckiego) i S8 (w kierunku Białegostoku) oraz odcinek północny, stanowiący przedłużenie drogi od ww. węzła z DK92 przez rejony Sochaczewa - Wyszogrodu – Zakroczymia – Serocka do drogi S8. Z punktu widzenia potrzeb Centralnego Portu Komunikacyjnego wschodni odcinek od rejonu Mińska Mazowieckiego do przecięcia z północnym odcinkiem S8 w okolicach Tłuszcza nie ma jednak pierwszorzędного znaczenia. *Koncepcja...* nie determinuje przy tym klasy wyżej opisanej drogi na całym odcinku.

Ważnym zadaniem jest także doprowadzenie sieci drogowej zapewniającej dostęp do terenu przyszłego lotniska na czas budowy dla pracujących tam pracowników, pojazdów budowy itp. W celu sprawnej realizacji budowy należałoby rozważyć optymalizację harmonogramu wykonania poszczególnych inwestycji w analizowanym obszarze w sposób, który uwzględni potrzeby transportowe i kolizyjność wynikającą z prowadzonych robót budowlanych.

⁵⁹ Średniodobowy ruch roczny pojazdów silnikowych na sieci dróg krajowych w 2015 roku, Generalny Pomiaru Ruchu 2015 GDDKiA, <https://www.gddkia.gov.pl/pl/2551/GPR-2015>

7.2 Założenia przyjęte podczas opracowania przebiegów nowych dróg

Przy wyznaczaniu przebiegu poszczególnych wariantów przeprowadzono wielowymiarową analizę obszaru znajdującego się w zakresie inwestycji, uwzględniając interes społeczny, uwarunkowania terenowe, geologiczne i wodne. Pod uwagę wzięto wydzielone w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego oraz w studiach uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego poszczególnych samorządów rezerwy terenów pod drogowe korytarze. W toku tych analiz zdefiniowano potrzebę poprawy paramentów powiązania drogowego CPK z okolicami Płocka oraz województwem kujawsko-pomorskim i przebiegającym przez nie północnym odcinkiem autostrady A1. Z tego względu wśród inwestycji przewidywanych do realizacji w związku z budową CPK ujęto także budowę odcinka drogi ekspresowej S10 od OAW do rejonu Torunia.

Trasowanie rozpatrywanych wariantów nowych dróg (OAW i S10) przeprowadzono z uwzględnieniem istniejącej sieci dróg krajowych i wojewódzkich, w celu jej udroźnienia i poprawy warunków ruchu. Oczywistym była próba wykorzystania już istniejących przebiegów dróg w pasach drogowych, które zminimalizują ewentualne zajęcia dodatkowych obszarów, jak również istniejących węzłów drogowych wraz z analizą możliwości ich rozbudowy. W przypadkach trasowania dróg po nowym śladzie przebieg drogi prowadzono tak, aby w jak najmniejszym stopniu ingerować w istniejące skupiska zabudowań i minimalizować nie tylko liczbę wyburzeń, ale również negatywne oddziaływanie jakie wywołują poruszające się drogami pojazdy czy rozdzielanie struktur osadniczych poszczególnych obszarów zabudowy. Innym aspektem rzutującym na wariantowanie były obszary chronione i cenne przyrodniczo, które częstokroć wpływają bezpośrednio na proponowane rozwiązania. Nie bez znaczenia jest region Warszawy i jej okolic, posiadający mocno zurbanizowany charakter, gdzie duża koncentracja skupisk ludzkich w znacznej mierze ogranicza możliwości poprowadzenia korytarzy, szczególnie przez tereny położone na południe od Warszawy. Natomiast na zachód od Warszawy głównym czynnikiem wpływającym na możliwości trasowania jest bezpośrednio z nią graniczący Kampinoski Park Narodowy. Z uwagi na rozległe tereny zalewowe na kształtowanie przebiegów mocno wpłynęło występowanie na analizowanym obszarze rzek (Wisła, Narew i Bug), które w szczególności utrudniają poprowadzenie tras na północny wschód od stolicy, jak również licznie zlokalizowane na terenie województwa kujawsko – pomorskiego zbiorniki wodne. Ponadto rozwiązania trasowano tak, aby w jak najmniejszym stopniu kolidowały z istniejącą siecią kolejową, lasami, ciekami, ujęciami wody, osuwiskami oraz omijały tereny wojskowe, lotniska, wysypiska, obiekty sakralne, ośrodki zdrowia, budynki oświaty i zabytki.

Wszystkie warianty OAW zostały zaprojektowane tak, aby parametry techniczne spełniały warunki odpowiadające:

- autostradom – na fragmencie Obwodnicy Aglomeracji Warszawskiej, po południowej stronie A2, od przecięcia w okolicy Mińska Mazowieckiego do przecięcia w okolicy węzła Wiskitki,
- drogom ekspresowym⁶⁰ – pozostały odcinek Obwodnicy Aglomeracji Warszawskiej i S10.

⁶⁰ Założone parametry umożliwiają budowę dróg klasy A w przedstawionych lokalizacjach poszczególnych wariantów.

Podstawowe parametry techniczne planowanej drogi ekspresowej spełniają jednocześnie wymagania dla drogi klasy A (autostrady), przyjęte w oparciu o obowiązujące dokumenty prawne⁶¹, które przedstawiają się następująco:

- klasa drogi S/A⁶²,
- kategoria drogi krajowa,
- szerokość korytarza drogowego⁶³ 150 m,
- prędkość projektowa⁶⁴ 100 km/h,
- prędkość miarodajna⁶⁴ 110 km/h,
- przekrój poprzeczny 2x2/2x3⁶⁵.

W celu obsługi przyległych terenów, w korytarzu drogowym założono rezerwy terenowe pod budowę dróg dojazdowych. Ponadto realizacja przedsięwzięcia o tak wysokiej randze wymagać będzie powiązania z istniejącą siecią drogową poprzez węzły drogowe oraz wiązać się będzie z koniecznością przebudowy odcinków istniejących dróg, dla których nie przewidziano zmiany klasy czy kategorii. W przypadku niektórych węzłów wymuszona zostanie rozbudowa aktualnego układu drogowego. Nowe odcinki będą miały klasę i kategorię adekwatną do drogi, z którą połączenie będą tworzyły.

Przygotowanie i realizacja przedmiotowych dróg będzie prowadzona tak, aby zapobiegać wykluczeniu jakiegokolwiek grupy społecznej lub jej dyskryminowaniu. W celu umożliwienia im swobodnego korzystania z drogi i infrastruktury towarzyszącej poszczególne obiekty i urządzenia zostaną dostosowane do ich potrzeb.

Identyfikację analizowanych wariantów przeprowadzono w oparciu o:

- dokumenty prawne i planistyczne,
- opracowania historyczne,
- istniejącą, realizowaną i planowaną sieć drogową w analizowanym obszarze,
- uwarunkowania terenowe, przestrzenno – społeczne, geologiczne i środowiskowe analizowanego obszaru.

⁶¹ Dz.U. 1999 nr 43 poz. 430, z późn. zm., Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.

⁶² Na fragmencie Obwodnicy Aglomeracji Warszawskiej, po południowej stronie A2, od przecięcia w okolicy Mińska Mazowieckiego do przecięcia w okolicy węzła Wiskitki.

⁶³ W jego zakresie zawiera się cała infrastruktura drogowa wraz z elementami towarzyszącymi, tj. uzbrojenie terenu, MOP, drogi serwisowe, ekrany akustyczne, zbiorniki wód deszczowych, zieleń drogowa.

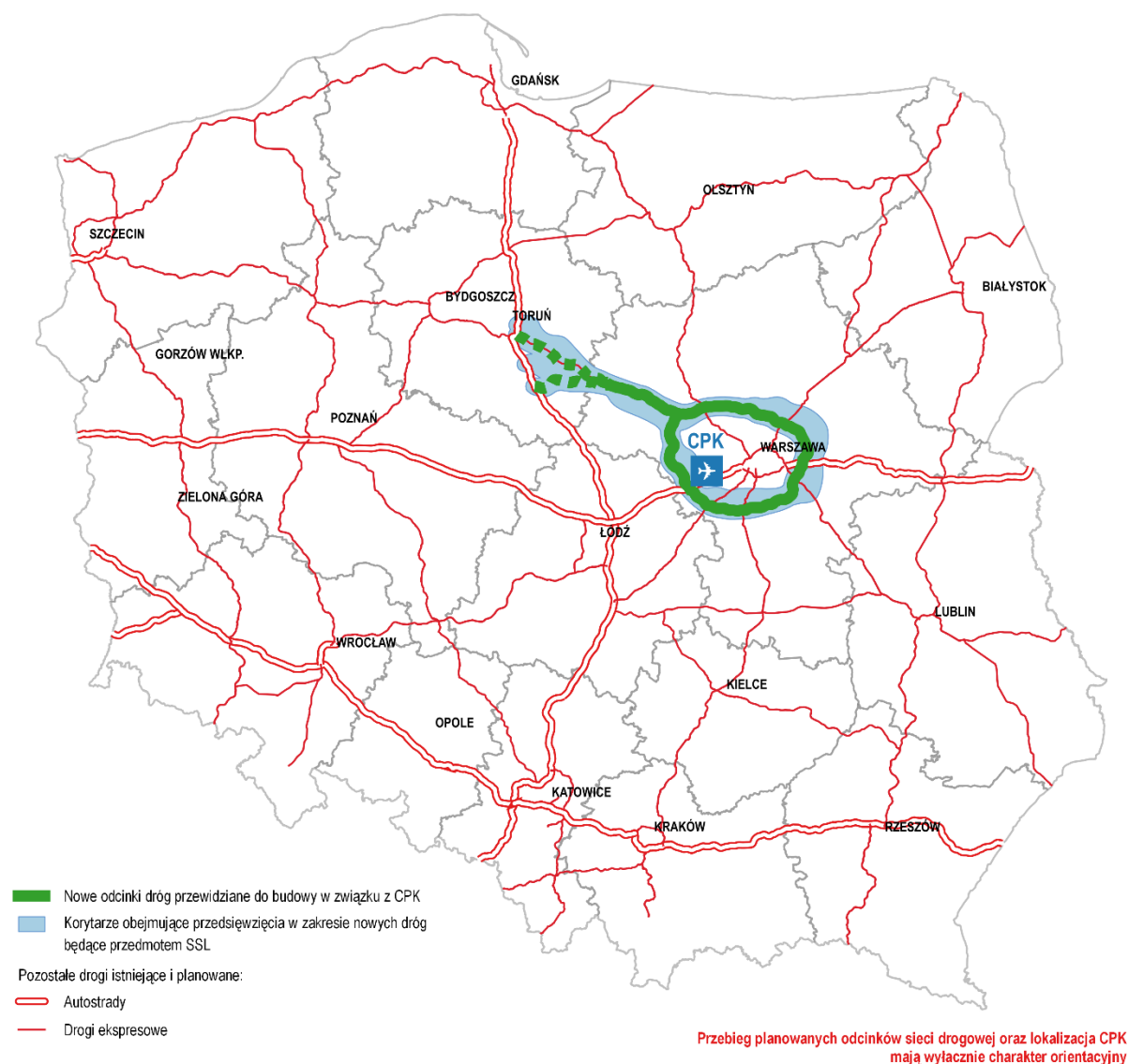
⁶⁴ Parametr może ulec zmianie na kolejnym etapie przygotowania inwestycji.

⁶⁵ Dla Obwodnicy Aglomeracji Warszawskiej.

7.3 Drogiwe Inwestycje Towarzyszące

Przewidywane do budowy drogi, związane z CPK i ujęte w *SZRT do 2030 r.*⁶⁶, należy utożsamiać z Inwestycjami Towarzyszącymi⁶⁷, o których mowa w art. 118 u.cpk. W zakresie omawianych w niniejszym rozdziale Drogowych Inwestycji Towarzyszących realizatorem (podmiotem odpowiedzialnym za realizację) będzie Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad.

Inwestycje te stanowią: droga ekspresowa S10 oraz Obwodnica Aglomeracji Warszawskiej, których orientacyjny przebieg przedstawiono na poniższej mapie.



Rysunek 18. Drogiwe Inwestycje Towarzyszące

⁶⁶ *Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku*, przyjęta uchwałą nr 105 Rady Ministrów z dnia 24 września 2019 r. (M.P. 2019 poz. 1054).

⁶⁷ por. pkt. 4.8.3.

7.3.1 Drogowe Inwestycje Towarzyszące w sieci TEN-T

Droga ekspresowa S10 wraz z odcinkiem będącym częścią wspólną z OAW stanowi element sieci najważniejszych połączeń europejskich tworzących Transeuropejską sieć transportową TEN-T.

W 2013 r. została przyjęta⁶⁸ dwupoziomowa struktura sieci:

- Sieć kompleksowa obejmująca wszystkie istniejące i planowane infrastruktury transportowe transeuropejskiej sieci transportowej, jak również środki wspierające efektywne i zrównoważone, z punktu widzenia społecznego i środowiskowego, wykorzystywanie tej infrastruktury.
- Sieć bazowa składająca się z tych części sieci kompleksowej, które mają największe znaczenie strategiczne z punktu widzenia osiągnięcia celów rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej.

Przedmiotowy projekt w zakresie drogi ekspresowej S10 należy już obecnie do sieci kompleksowej. OAW natomiast wpisuje się potencjalnie w sieć kompleksową jako powiązanie w rejonie Warszawy (węzła sieci bazowej TEN-T) należących już obecnie do sieci TEN-T: autostrady A2 (w tym prowadzenie ruchu tranzytowego w tym ciągu)⁶⁹, drogi ekspresowej S7 w kierunku Gdańska⁷⁰, dróg S8/S61 (tzw. Via Baltica, z Warszawy do Suwałk i granicy z Litwą)⁷¹, S17 (w kierunku Lublina i południowego odcinka via Carpatia)⁷² oraz S7 i S8⁷³ w kierunkach Krakowa i Piotrkowa Trybunalskiego. Istotna jest rola tych dróg w przewozach międzynarodowych (zarówno europejskich, jak i do krajów sąsiadujących na Wschodzie). Dotyczy to m.in. nabierających coraz większego znaczenia połączeń portów na północy Polski z krajami środkowej i południowo-wschodniej Europy (powiązane z budową drogi Via Carpatia) i rosnących przewozów w kierunku wschód – zachód. Wzrastające znaczenie Warszawy jako węzła sieci TEN-T stało się kluczową przesłanką do sformułowania propozycji modyfikacji sieci kompleksowej poprzez uzupełnienie jej o planowaną OAW. Propozycja ta ma zostać przekazana przez Polskę do Komisji Europejskiej, zaś podjęcie decyzji przez KE przewidywane jest do końca 2022 r.

Autostrada A1 oraz droga S8, do której dowiązuje się S10 i część OAW, stanowią również elementy dróg międzynarodowych E67 (S8) i E75 (A1)⁷⁴. Drogi międzynarodowe (oznaczenie E), których łączna długość na terenie Polski wynosi 5 550 km, łączą największe ośrodki gospodarcze kraju i główne przejścia graniczne. Powiązanie planowanych S10 i OAW z autostradą A1 i drogą ekspresową S8, przełoży się na sprawniejszy dostęp do istniejących ciągów drogowych z obszarów zlokalizowanych wzdłuż S10 i OAW oraz terenów przez nie obsługiwanych.

⁶⁸ Rozporządzenie PE i Rady (UE) nr 1315/2013 z dn. 11.12.2013 r.

⁶⁹ w korytarzu sieci bazowej Morze Północne – Morze Bałtyckie.

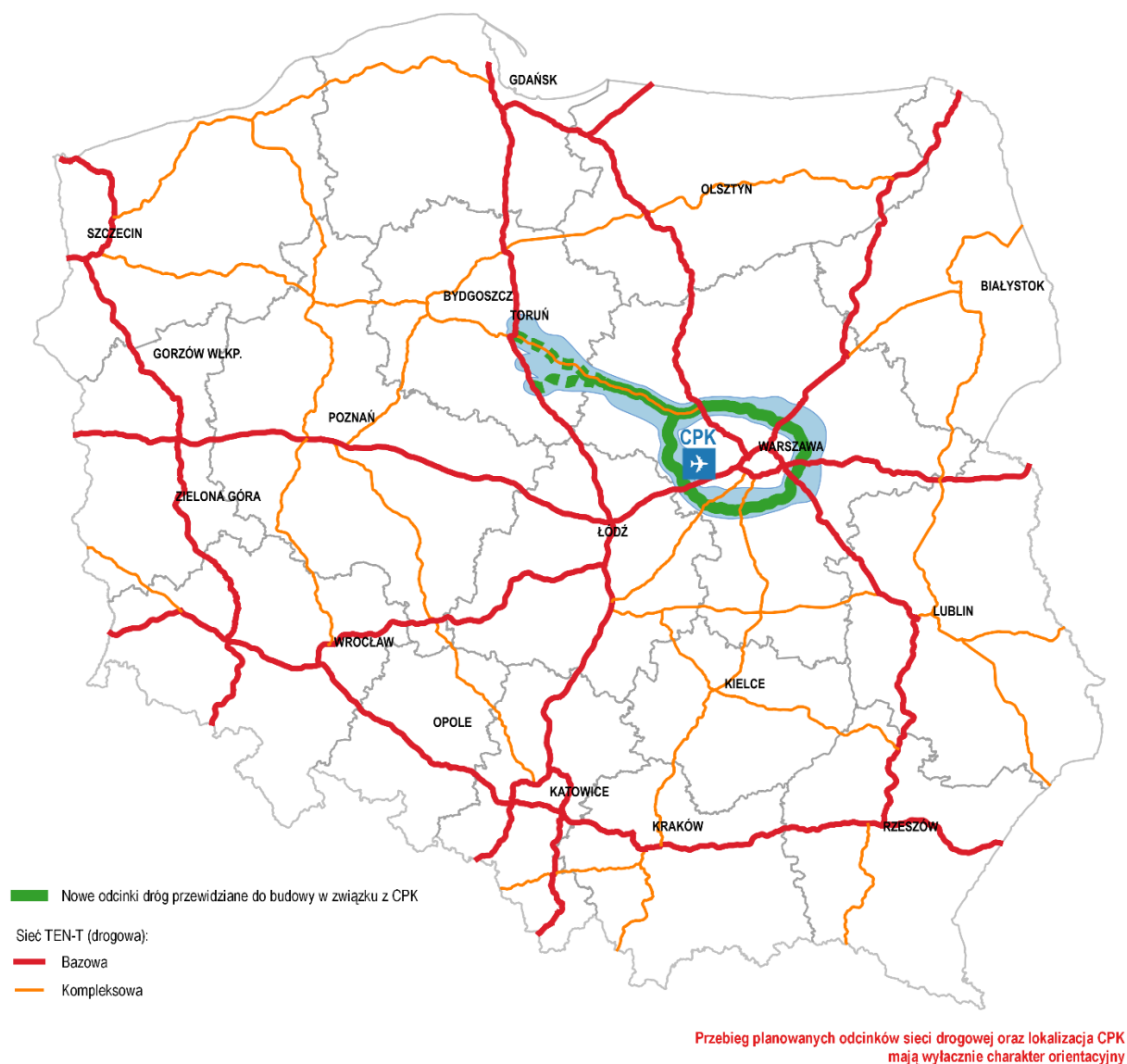
⁷⁰ w korytarzu sieci bazowej Morze Bałtyckie – Morze Adriatyckie.

⁷¹ w korytarzu sieci bazowej Morze Północne – Morze Bałtyckie.

⁷² w sieci bazowej.

⁷³ obydwie w sieci kompleksowej.

⁷⁴ Sieć dróg międzynarodowych została ustalona w ramach Umowy Europejskiej o głównych drogach ruchu międzynarodowego (AGR), sporządzonej w Genewie dnia 15.11.1975 r.



Rysunek 19. OAW na tle sieci drogowej TEN-T

7.3.2 Droga S10 i Obwodnica Aglomeracji Warszawskiej

7.3.2.1 Założenia

Zgodnie z założeniami przyjętej w *Koncepcji...* lokalizacji CPK, jego obsługę w zakresie transportu samochodowego powinny zapewniać w szczególności: autostrada A2 i OAW. Droga S10 została zaproponowana jako istotnie usprawniające funkcjonowanie sieci drogowej powiązanie CPK z rejonem Płocka i województwem kujawsko-pomorskim oraz przebiegającym przez nie północnym odcinkiem autostrady A1.

Celem przedmiotowej analizy jest pokazanie możliwych korytarzy przebiegu Obwodnicy Aglomeracji Warszawskiej i powiązanej nowej drogi ekspresowej S10.

Wyzwaniem jest także wytworzenie spójnego powiązania S10 z S8 na północ od Warszawy, stanowiącego układ drogowy będący zarazem fragmentem wspomnianej wcześniej Obwodnicy Aglomeracji Warszawskiej. Lokalizacja analizowanego obszaru w granicy dwóch województw (mazowieckiego i kujawsko-pomorskiego) przekłada się na konieczność uwzględnienia planów i inwestycji kilku zarządców dróg krajowych i samorządowych.

Zaproponowana inwestycja przyczyni się do znacznych oszczędności kosztów czasu społeczeństwa, poprawy bezpieczeństwa użytkowników dróg i obniżenia kosztów transportu osób i towarów. Umożliwi także wyprzedzająco rozwiązanie przewidywanych obecnie potrzeb w zakresie nowych funkcjonalności sieci drogowej związanych z rozwojem ekonomicznym Mazowsza i Kujaw, przy zachowaniu nieprzemijających walorów tych terenów.

7.3.2.2 Stan istniejący infrastruktury drogowej

Obszar analizy obejmuje teren dwóch województw: mazowieckiego oraz kujawsko-pomorskiego. Województwa te charakteryzują się bardzo dobrą dostępnością transportową i komunikacyjną wynikającą z położenia w środkowo - wschodniej części kraju. Szkielet komunikacyjny na terenach obu województw tworzą główne ciągi międzynarodowe tj. E77 relacji Gdańsk – Warszawa – Kraków – Zvolen – Budapeszt, w ramach którego zlokalizowana jest droga krajowa nr 7, E75 relacji Gdańsk – Cieszyn przebiegający w ciągu drogi A1, E30 włącznie z przebiegiem autostrady A2 stanowiącej fragment transeuropejskiego korytarza relacji Cork – Świecko – Poznań – Warszawa – Siedlce – Omsk, E67 relacji Helsinki – Białystok – Warszawa – Piotrków Trybunalski – Wrocław – Dunkierka, w ramach którego zlokalizowana jest droga krajowa nr 8, E372 relacji Warszawa – Lublin – Lwów, obejmującego również realizowaną drogę krajową nr 17 oraz E261 Świecie – Wrocław, która stanowi fragment drogi krajowej nr 5.

W stanie przed realizacją Obwodnicy Aglomeracji Warszawskiej, podstawowymi drogami obsługującymi ruch tranzytowy, a także obszar aglomeracji warszawskiej są drogi krajowe nr 50, nr 10 oraz nr 62.

Zastępowany przez Obwodnicę Aglomeracji Warszawskiej funkcjonujący odcinek drogi krajowej nr 50 (Płońsk – Wyszogród – Ruszki – Sochaczew – Mszczonów – Grójec – Góra Kalwaria – Kołbiel – Mińsk Mazowiecki – Łochów) ma klasę techniczno – użytkową „GP” (droga główna ruchu przyspieszonego) o przekroju jednojezdniowym z dwoma pasami ruchu, za wyjątkiem odcinka pomiędzy A2 (węzeł Wiskitki) i S8 (węzeł Mszczonów), gdzie występuje przekrój 2+1. Na znacznej części przebiegu przekrój uzupełniają utwardzone pobocza, a przy przejściach przez obszary miejskie i mocno zurbanizowane występują chodniki oraz zatoki autobusowe zapewniające obsługę komunikacji zbiorowej. Na licznych fragmentach wzdłuż DK50 prowadzone są drogi serwisowe umożliwiające dostęp do przyległych posesji.

Zastępowany przez drogę ekspresową S10 funkcjonujący odcinek drogi krajowej nr 62 (Włocławek – Nowy Duniów – Płock – Wyszogród – Nowy Dwór Mazowiecki – Pomiechówek – Serock – Wierzbica – Wyszaków – Łochów) ma klasę techniczno – użytkową „G” (droga główna) o przekroju jednojezdniowym z dwoma pasami ruchu. Na znacznej części przebiegu, przekrój uzupełniają utwardzone pobocza, a przy przejściach przez obszary miejskie i mocno zurbanizowane występują chodniki.

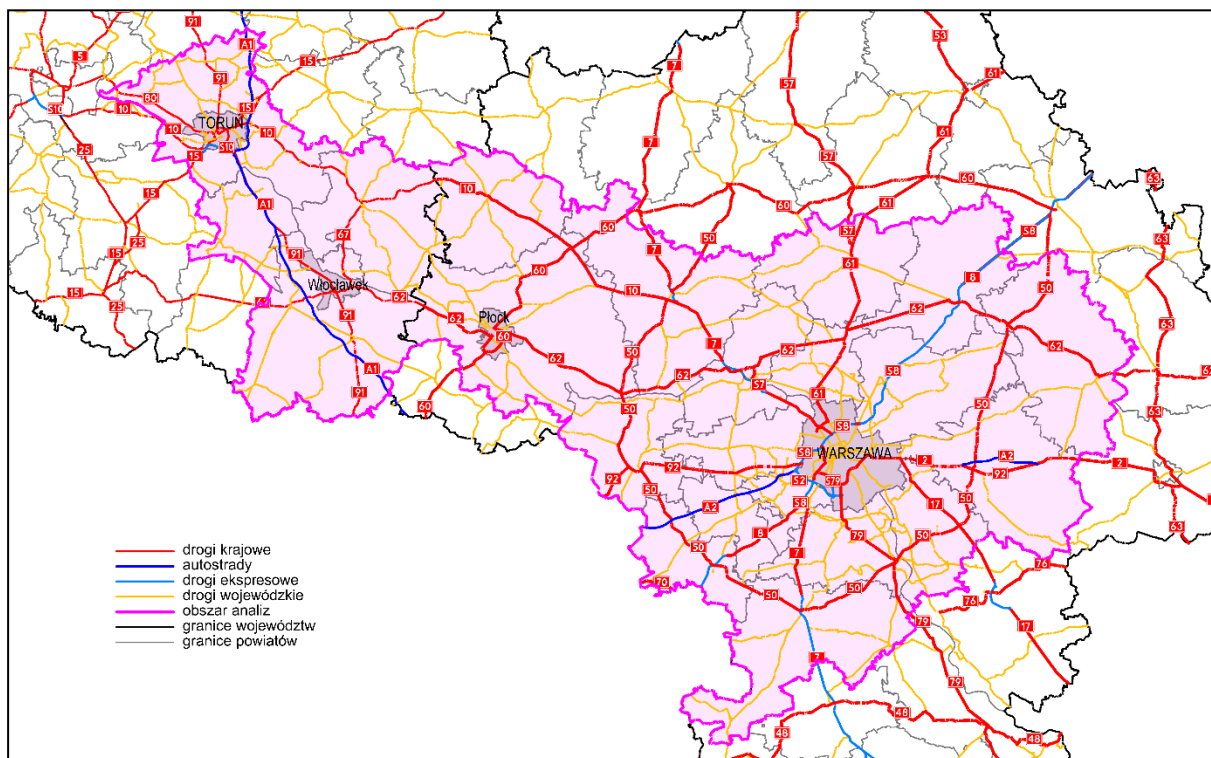
Zastępowany przez drogę ekspresową S10 Funkcjonujący odcinek drogi krajowej nr 10 (węzeł Toruń Wschód z A1 – Lipno – Sierpc – Drobin – Płońsk – DK7, węzeł Siedlin) na terenie obu województw ma klasę techniczno – użytkową „GP” o przekroju jednojezdniowym z dwoma pasami ruchu. Na znacznej części przebiegu, przekrój uzupełniają utwardzone pobocza, a przy przejściach przez obszary miejskie i mocno zurbanizowane występują chodniki.

Oprócz wyżej wymienionych dróg kierowcy omijający Warszawę bądź jadący w relacji Warszawa – Toruń korzystają także z innych dróg krajowych, które stanowią uzupełnienie przebiegu głównych dróg krajowych (DK50, DK10 oraz DK62):

- droga krajowa nr 7 – Płońsk (DK10, węzeł Siedlin) – Ostrzykowitzna,
- droga ekspresowa nr 7 – Ostrzykowitzna – Czosnów,

- droga krajowa nr 60 – Płock,
- droga krajowa nr 61 – Serock,
- droga krajowa nr 91 – Toruń – Włocławek,
- autostrada A1 –Toruń (węzeł Lubicz) – Włocławek.

Poniższa mapa przedstawia sieć dróg krajowych i wojewódzkich w obszarze analizy.

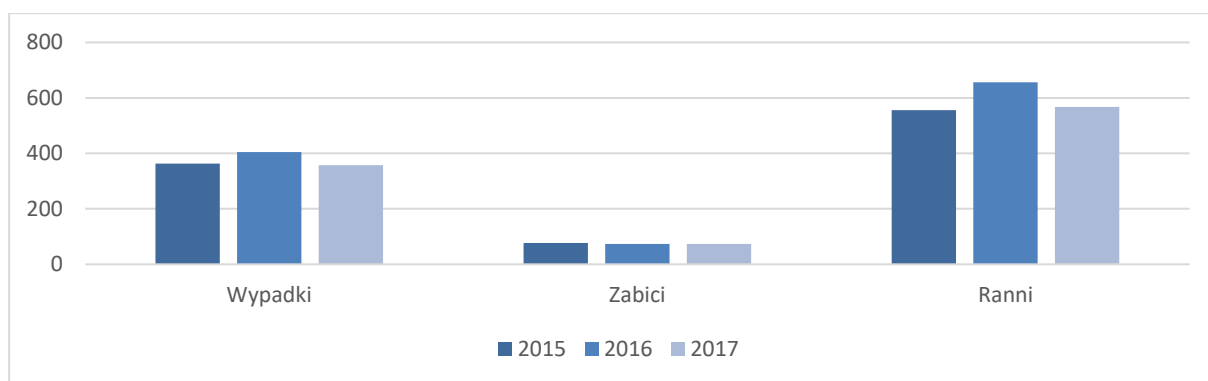


Źródło: Studium Korytarzowe... GDDKiA

Rysunek 20. Lokalizacja obszaru analizy na tle sieci drogowej

W analizie bezpieczeństwa ruchu, interpretacji zostały poddane dane odnośnie do wypadkowości w latach 2015 – 2017 na funkcjonujących odcinkach dróg krajowych nr 2, 7, 8, 10, 17, 50, 60, 61, 62, 67, 79, 85, 91, 92, S2, S7, S8, A1, A2, S79. Znajdują się one w obszarze analizy, ponieważ przewidywane jest przejście z nich ruchu przez planowane drogi.

Poniżej przedstawiono zestawienie zbiorcze w analizowanym okresie (lata 2015 – 2017). Na ww. odcinkach doszło do 1 125 wypadków, w wyniku których 224 osoby zostały zabite, a 1 779 osób zostało rannych. Zaprezentowane statystyki wykazują podobne wartości roczne w okresie analizy, przy czym w roku 2016 odnotowano wzrost liczby wypadków oraz liczby rannych osób.



Źródło: *Studium Korytarzowe... GDDKiA*, na podstawie danych z Policji

Rysunek 21. Wypadkowość w latach 2015 – 2017 na zastępowanych odcinkach dróg krajowych

Spośród analizowanych odcinków dróg krajowych, najbardziej niekorzystnym odcinkiem pod względem średniej liczby wypadków przeliczonej na 1 km trasy jest istniejący odcinek DK17 ze wskaźnikiem 0,66 wypadku na 1 km. Nieco korzystniejsze (ale nadal przy bardzo wysokiej wartości wskaźnika) warunki panują na DK8 (0,53 wypadku na 1 km). Najkorzystniej wypadają odcinki tras A1 (0,04 wypadku na 1 km). oraz A2 (0,1 wypadku na 1 km). Średnia dla wszystkich odcinków łącznie wynosi 0,26. W przypadku średniej liczby ofiar rannych na 1 km najbardziej niebezpiecznym odcinkiem jest ponownie DK17, na której dochodzi do 0,87 wypadku na 1 km trasy. Bardzo niekorzystne warunki panują również na DK8, gdzie wartość tego wskaźnika wynosi 0,69. Średnia dla wszystkich odcinków łącznie wynosi 0,41. W przypadku liczby ofiar śmiertelnych na 1 km najbardziej niebezpiecznym jest odcinek DK8 z wartością wskaźnika na poziomie 0,11 oraz DK92 z wartością wskaźnika wynoszącą 0,10. Średnia dla wszystkich analizowanych odcinków łącznie wynosi 0,05.



W celu ograniczenia liczby wypadków i ich ofiar konieczne jest podjęcie działań, które może zapewnić budowa dróg S10 i OAW. Poprawa parametrów geometrycznych i użytkowych, ograniczenie dostępności tylko do możliwości włączania się w węzłach, separacja różnych grup użytkowników wpłynie zdecydowanie na poziom bezpieczeństwa ruchu na analizowanym obszarze.

7.3.2.3 Analizowany przebieg nowych odcinków dróg

Jedną z głównych przesłanek będących podstawą do wyznaczenia w ramach opracowanego w 2019 r. *Studium korytarzowego... GDDKiA*⁷⁵ wariantów Obwodnicy Aglomeracji Warszawskiej wraz z drogą ekspresową S10 na odcinku Toruń – Warszawa, była potrzeba znalezienia rozwiązania optymalnego nie tylko ze względu na przebieg (trasę), ale również z uwagi na powiązania z pozostałymi elementami sieci transportowej regionu. Nadto uwzględniono istotny wpływ planowanej realizacji Centralnego Portu Komunikacyjnego na funkcjonowanie sieci drogowej na zachód od Warszawy – co musi mieć przełożenie na realizację powiązań funkcjonalnych w węzłach dróg tranzytowych, także w obsłudze terenów przyległych. Port lotniczy będzie stanowił znaczący generator ruchu pasażerskiego i towarowego,

⁷⁵ Studium korytarzowe dla inwestycji pod nazwą *Budowa drogi ekspresowej S10 Toruń (A1) – Warszawa (S8) wraz z budową Obwodnicy Aglomeracji Warszawskiej*, Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Departament Strategii i Studiów Wydział Prac Studialnych w Krakowie, Warszawa – Kraków, czerwiec 2019 r.

związanego zarówno bezpośrednio z przewozami lotniczymi, jak i przewidywanymi usługami towarzyszącymi (terminale towarowe) oraz dowozem pracowników.

Opisane poniżej proponowane przebiegi nowych dróg przedstawione są na mapach w załączniku 2.

Korytarz, w którym przewidywana jest budowa nowej drogi, zaczyna się trzema odnogami przy autostradzie A1: w rejonie Torunia, w sąsiedztwie Wagańca oraz w okolicy Włocławka i Brzezia. Odnogi te prowadząc w kierunku wschodnim przekraczają Wisłę, a następnie łączą się. Dalej na wschód korytarz przebiega prawym brzegiem Wisły na północ od Płocka, Wyszogrodu i Zakroczymia oraz prawym brzegiem Narwi do Serocka, gdzie przecina tę rzekę i skręca na południowy wschód. W rejonie Tłuszcza skręca na południe, a w rejonie Celestynowa na zachód i wzdłuż linii kolejowej Skierniewice – Łuków dociera do Mszczonowa. Stąd prowadzi na północ przez okolice Żyrardowa, planowanego Centralnego Portu Komunikacyjnego (w rejonie Baranowa), Sochaczewa oraz Wyszogrodu i na północ od tego miasta. Kończy się połączeniem z odcinkiem wschód – zachód położonym wzdłuż prawego brzegu Wisły.

W powyżej opisanym korytarzu zlokalizowane są 4 potencjalne warianty przebiegu dróg S10 i OAW.

- Początek analizowanego odcinka drogi S10 przewidziano na autostradzie A1, w zależności od wariantu:
 - 1 i 2 w rejonie Torunia na węźle Lubicz lub na południe od niego,
 - 3 w istniejącym węźle Włocławek Północ w Brzeziu,
 - 4 w okolicy miejscowości Waganiec.
- Analizowany jest przebieg wokół Warszawy do miejsca przecięcia istniejącej DK50 z projektowaną S10 w rejonie miejscowości Nacpolsk i Kobylniki, gdzie docelowo przewidziano węzeł.

Warianty 1 i 2 na początkowym fragmencie prowadzą w kierunku miejscowości Lipno, którą omijają od północy lub południa. Dalej kierują się na południowy wschód, wpisując się w ślad istniejącej DW559 i prowadzą nią aż do przecięcia z DW541 i dalej do rejonu miejscowości Nowe Proboszczewice, gdzie łączą się z wariantami 3 i 4.

Wariant 3 omija Włocławek od północnego zachodu, przekracza Wisłę i jej obszary zalewowe. łączy się z wariantem 4 w rejonie Chełmicy Dużej.

Wariant 4 od początku biegnie na wschód, przecina Wisłę, skręca na południowy wschód i łączy się z wariantem 3. Dalej przebiegają na wschód do połączenia z wariantami 1 i 2.

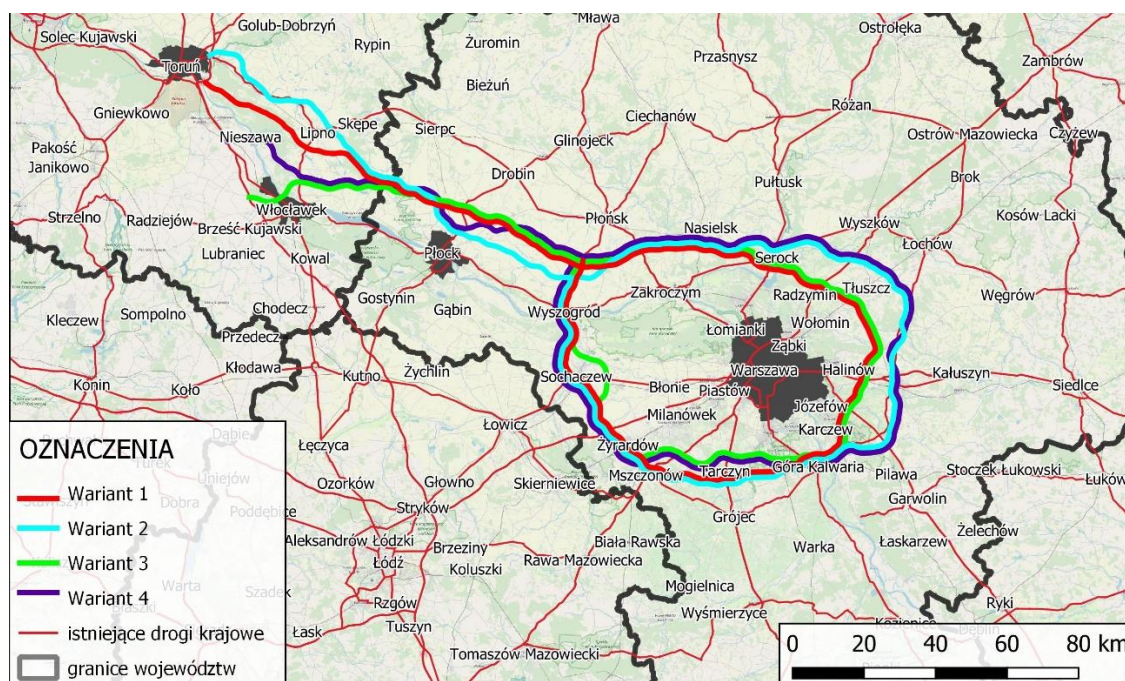
Wszystkie warianty omijają Płock od północy. W okolicy miejscowości Nacpolsk i Kobylniki, gdzie przecinają istniejącą DK50, zmieniają swój kierunek z południowo-wschodniego na wschodni. Na zachód od Serocka warianty rozgałęziają się.

Warianty 1 i 3 przecinają rzekę Narew kierując się na południowy wschód w stronę S8, z którą krzyżują się w węźle Wola Rasztowska. Za skrzyżowaniem z linią kolejową Warszawa – Białystok skręcają na południe, biegnąc wzdłuż linii kolejowej Pilawa – Tłuszcz. W rejonie Stanisławowa odginają się na południowy zachód, przecinając realizowaną autostradę A2 na południe od miejscowości Dębe Wielkie i drogę S17 w rejonie Woli Duckiej. Dalej warianty prowadzą na południe przez tereny zabudowane, w miarę możliwości omijając duże skupiska ludzkie oraz lokalnie zbliżają się bądź przecinają obszary cenne przyrodniczo. W okolicach obszaru NATURA 2000 Bagno Całowanie dowiązują się do przebiegu istniejącej DK50, wzdłuż której prowadzą warianty 2 i 4.

Warianty 2 i 4 odginają się w rejonie Serocka lekko na północ i w miejscu istniejącego węzła Wierzbica wpisują się w przebieg istniejącej DK62, wykorzystując jej ślad do miejscowości Popowo Kościelne. Dalej kierując się na południowy wschód przekraczają rzekę Bug oraz tereny zalewowe, krzyżują się

z S8 w niewielkiej odległości od węzła Niegów, od wschodu omijają Tłuszcz i na wysokości miejscowości Kąty-Borucza na krótkim odcinku biegną w sąsiedztwie istniejącej DK50 na południe. Omijają od zachodu Mińsk Mazowiecki i przecinają autostradę A2 w istniejącym węźle, za którym aż do S17 prowadzą po nowym śladzie wzdłuż linii kolejowej Pilawa – Tłuszcz. Omijają Kołbiel od wschodu i południa, następnie odbijają na zachód. W okolicach obszaru NATURA 2000 Bagno Całowanie ponownie dołączają się do przebiegu istniejącej DK50 i łączą z wariantami 1 i 3.

Wszystkie warianty prowadzą śladem DK50 przez Wisłę aż do okolic Góry Kalwarii, którą omijają od północy, a następnie po północnej stronie linii kolejowej Skierniewice – Łuków prowadzą dalej na zachód. W okolicy Mszczonowa ponownie wpisują się w ślad istniejącej DK50, przecinając autostradę A2 w bliskiej odległości od istniejącego węzła Wiskitki i omijając od zachodu Żyrardów. Warianty 1, 2 i 4 omijają Sochaczew od zachodu, wariant 3 – od wschodu. Śladem zbliżonym do DK50 prowadzą przez most nad Wisłą na zachód od Wyszogrodu i dalej do węzła w okolicy Nacpolska i Kobylnik.



Źródło: Studium Korytarzowe... GDDKiA

Rysunek 22. Lokalizacja wariantów

Tabela 15. Podstawowe dane wariantów trasowania drogi S10 i OAW

Parametr	S10 + OAW	S10	OAW
 Wariant 1			
Długość [m]	379 995,78	118 995,09	261 000,69
Początek kilometraża	00+000,00	00+000,00	118+995,09
Koniec kilometraża	379+995,78	118+995,09	379+995,78
liczba węzłów	35	9	26
 Wariant 2			
Długość [m]	412 116,79	128 070,07	284 046,72
Początek kilometraża	00+000,00	00+000,00	128+070,07
Koniec kilometraża	412+116,79	128+070,07	412+116,79
liczba węzłów	38	11	27
 Wariant 3			
Długość [m]	362 080,31	100 318,54	261 761,77
Początek kilometraża	00+000,00	00+000,00	100+318,54
Koniec kilometraża	362+080,31	100+318,54	362+080,31
liczba węzłów	32	8	24
 Wariant 4			
Długość [m]	398 414,17	112 297,33	286 116,84
Początek kilometraża	00+000,00	00+000,00	112+297,33
Koniec kilometraża	398+414,17	112+297,33	398+414,17
liczba węzłów	34	8	26

Źródło: Studium Korytarzowe... GDDKiA

Beneficjentem proponowanych rozwiązań w zakresie rozbudowy sieci drogowej będzie społeczeństwo. Oprócz bardzo dużych oszczędności z tytułu kosztów czasu, inwestycja przyczyni się również do istotnej poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego (BRD). Zidentyfikowano bardzo małe ryzyka realizowanej inwestycji (klasa A BRD).

8. Pozostałe Inwestycje Towarzyszące

Budowa oraz właściwa eksploatacja opisanych wcześniej Inwestycji oraz Kolejowych i Drogowych Inwestycji Towarzyszących, wymaga równoczesnej realizacji szeregu innych Inwestycji Towarzyszących. Przedsięwzięcia te obejmować mogą przede wszystkim:

- napowietrzne i kablowe linie elektroenergetyczne, a także stacje elektroenergetyczne, w tym wysokich i najwyższych napięć, służące zarówno zasilaniu samego Centralnego Portu Komunikacyjnego, jak i kolejowych podstacji trakcyjnych, a także innych odbiorów; w zakresie sieci wysokich i najwyższych napięć zakłada się budowę linii o łącznej długości rzędu kilkuset kilometrów;
- instalacje do przesyłu oraz magazynowania paliw płynnych, w tym w szczególności związane z dostarczaniem paliwa na potrzeby ruchu lotniczego;
- sieci wodociągowe i kanalizacyjne, a także instalacje do oczyszczania ścieków, związane zarówno z funkcjonowaniem samego CPK, jak również infrastruktury kolejowej i drogowej, w tym budynków związanych z tą infrastrukturą;
- budowę i przebudowę niektórych rodzajów urządzeń wodnych (np. kanałów), w celu przygotowania terenu dla prowadzonych inwestycji lub likwidacji kolizji z prowadzonymi inwestycjami;
- węzły przesiadkowe, integrujące budowane stacje i przystanki kolejowe z autobusowym publicznym transportem zbiorowym oraz z komunikacją indywidualną, a także infrastrukturę drogową, komunikującą te stacje i przystanki z pobliskimi miastami.

9. Podsumowanie

Rozbudowa sieci transportowej Polski w oparciu o model piasty i szprych, obejmująca Centralny Port Komunikacyjny oraz prowadzące do niego linie kolejowe stanowi, wraz z drogą Obwodnicą Aglomeracji Warszawskiej i drogą ekspresową S10, niezwykle złożone przedsięwzięcie, wymagające usystematyzowanego i wieloetapowego działania. Podstawowe założenia, a także pierwsze prace analityczne względem ciągów komunikacyjnych przewidzianych w związku z budową CPK prowadzone były już na etapie opracowania *Koncepcji przygotowania i realizacji inwestycji Port Solidarność – Centralny Port Komunikacyjny dla Rzeczypospolitej Polskiej*, przyjętej następnie uchwałą Rady Ministrów nr 173/2017 z dnia 7 listopada 2017 r.

Za optymalną lokalizację CPK uznany został Baranów, zarówno ze względu na wyniki analizy wielokryterialnej przeprowadzone w opracowanym na zlecenie PFR Studium Lokalizacyjnym, jak również oceny wskazane w „Analizie lokalizacyjnej pod kątem zgodności z *Koncepcją przygotowania i realizacji CPK*”. W tym kontekście kluczowe znaczenie miały bliskość korytarza planowanej linii kolejowej dużych prędkości i istniejącej Centralnej Magistrali Kolejowej oraz lokalizacja w pobliżu głównych drogowych ciągów komunikacyjnych.

Usytuowanie CPK na zachód od Warszawy stało się podstawą kształtowania nowych elementów sieci kolejowej i katalizatorem procesów planistycznych w zakresie rozbudowy sieci autostrad i dróg ekspresowych. Nowy port lotniczy wraz z Warszawą staje się nie tylko policentrycznym obszaremciążenia komunikacyjnego, ale także impulsem do modernizacji i rozwoju sieci kolejowej we wszystkich regionach Polski. W tym ujęciu przedstawione w niniejszym ***Strategicznym Studium Lokalizacyjnym Inwestycji Centralnego Portu Komunikacyjnego*** korytarze nowych linii kolejowych i dróg wpisują się w jeden z głównych kierunków interwencji *Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju* – tj. **budowę zintegrowanej, wzajemnie powiązanej sieci transportowej służącej konkurencyjnej gospodarce**.

Niniejsze opracowanie obejmuje wyłącznie planowane inwestycje w zakresie budowy nowej infrastruktury. Niemniej jednak uzyskanie efektu rozbudowy sieci transportowej Polski w skali wynikającej ze Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 r. oraz *Koncepcji...* będzie możliwe w przypadku pełnej realizacji planowanych zamierzeń, zarówno przez Centralny Port Komunikacyjny sp. z o.o., jak również przez inne podmioty, w szczególności PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. oraz Generalną Dyрекję Dróg Krajowych i Autostrad.

Niniejszy dokument jest wyrazem odpowiedzialności inwestorów publicznych w wymiarze zaangażowania społeczeństwa w proces kształtowania nowej infrastruktury transportowej.

10. Spis rysunków

Rysunek 1. Sieć kolejowa, lotniska, porty i drogi wodne w Polsce w roku 2030 wg SZRT do 2030 r.	10
Rysunek 2. Sieć drogowa w Polsce w roku 2030 wg SZRT do 2030 r.	11
Rysunek 3. Koncepcja lokalizacji CPK ujęta w <i>Strategii Rozwoju Polski Centralnej</i>	12
Rysunek 4. Ranking 20 najlepszych lotnisk w Europie pod względem wskaźnika „direct connectivity” na 2019 r.	17
Rysunek 5. Ranking 27 najlepszych lotnisk w Europie pod względem wskaźnika „hub connectivity” na 2019 r.	18
Rysunek 6. Mapa potencjalnych lokalizacji CPK wyróżnionych na etapie screeningu.....	21
Rysunek 7. Sieć kolejowa w Polsce w roku 2030 wg SZRT do 2030 r.	28
Rysunek 8. Kolejowe Liniowe Inwestycje Towarzyszące (ciągi) wraz ze wskazaniem podmiotu odpowiedzialnego za realizację.....	32
Rysunek 9. Kolejowe Liniowe Inwestycje Towarzyszące na tle sieci TEN-T.....	33
Rysunek 10. Najważniejsze ośrodki łączone przez linie ciągu nr 1 z węzłem CPK i Warszawą	35
Rysunek 11. Najważniejsze ośrodki łączone przez linie ciągu nr 2 z Warszawą i węzłem CPK.....	39
Rysunek 12. Najważniejsze ośrodki łączone przez linie ciągu nr 3 z Warszawą i węzłem CPK.....	43
Rysunek 13. Najważniejsze ośrodki łączone przez linie ciągu nr 5 z Warszawą i węzłem CPK.....	48
Rysunek 14. Najważniejsze ośrodki łączone przez linie ciągu nr 6 z węzłem CPK i Warszawą	51
Rysunek 15. Najważniejsze ośrodki łączone przez linie ciągu nr 7 z węzłem CPK i Warszawą	57
Rysunek 16. Najważniejsze ośrodki łączone przez linie ciągu nr 9 z węzłem CPK i Warszawą	66
Rysunek 17. Najważniejsze ośrodki łączone przez linie ciągu nr 12.....	75
Rysunek 18. Drogowe Inwestycje Towarzyszące	82
Rysunek 19. OAW na tle sieci drogowej TEN-T	84
Rysunek 20. Lokalizacja obszaru analizy na tle sieci drogowej.....	86
Rysunek 21. Wypadkowość w latach 2015 – 2017 na zastępowanych odcinkach dróg krajowych	87
Rysunek 22. Lokalizacja wariantów.....	89

11. Spis tabel

Tabela 1. Wstępne szacunki docelowych czasów jazdy z CPK pociągów wykorzystujących ciąg nr 1, założone w <i>Koncepcji</i>	37
Tabela 2. Wstępne szacunki czasów jazdy dla ciągu nr 1 na bazie założeń opisanych w rozdz. 6.4, punkt 5	38
Tabela 3. Wstępny szacunek docelowego czasu jazdy z CPK pociągów wykorzystujących ciąg nr 2, założony w <i>Koncepcji</i>	40
Tabela 4. Wstępne szacunki czasów jazdy dla ciągu nr 2 na bazie założeń opisanych w rozdz. 6.4, punkt 5	41
Tabela 5. Wstępne szacunki docelowych czasów jazdy z CPK pociągów wykorzystujących ciąg nr 3, założone w <i>Koncepcji</i>	44
Tabela 6. Wstępne szacunki czasów jazdy dla ciągu nr 3 na bazie założeń opisanych w rozdz. 6.4, punkt 5	46
Tabela 7. Wstępne szacunki docelowych czasów jazdy z CPK pociągów wykorzystujących ciąg nr 5, założone w <i>Koncepcji</i>	49
Tabela 8. Wstępne szacunki czasów jazdy dla ciągu nr 5 na bazie założeń opisanych w rozdz. 6.4, punkt 5	50
Tabela 9. Wstępne szacunki docelowych czasów jazdy z CPK pociągów wykorzystujących ciąg nr 6, założone w <i>Koncepcji</i>	53
Tabela 10. Wstępne szacunki czasów jazdy dla ciągu nr 6 na bazie założeń opisanych w rozdz. 6.4, punkt 5	55
Tabela 11. Wstępne szacunki docelowych czasów jazdy z CPK pociągów wykorzystujących ciąg nr 7, założone w <i>Koncepcji</i>	60
Tabela 12. Wstępne szacunki czasów jazdy dla ciągu nr 7 na bazie założeń opisanych w rozdz. 6.4, punkt 5	64
Tabela 13. Wstępne szacunki docelowych czasów jazdy z CPK pociągów wykorzystujących ciąg nr 9, założone w <i>Koncepcji</i>	69
Tabela 14. Wstępne szacunki czasów jazdy dla ciągu nr 9 na bazie założeń opisanych w rozdz. 6.4, punkt 5	72
Tabela 15. Podstawowe dane wariantów trasowania drogi S10 i OAW.....	90

12. Spis załączników

1. Atlasy map przebiegów korytarzy Kolejowych Liniowych Inwestycji Towarzyszących.
 - a. Ciąg nr 1 CPK – Kołobrzeg / Koszalin / Słupsk / Gdańsk
 - b. Ciąg nr 2 CPK – Olsztyn
 - c. Ciąg nr 3 CPK – Ostrołęka – Giżycko / Białystok – Trakiszki (granica) / Kuźnica Białostocka (granica)
 - d. Ciąg nr 5 CPK – Chełm (granica)/ Bełzec (granica)
 - e. Ciąg nr 6 CPK – Rzeszów – Sanok
 - f. Ciąg nr 7 CPK – Katowice – granica Polska/Czechy / Kraków – Zakopane / Muszyna – granica Polska/Słowacja / Skarżysko-Kamienna
 - g. Ciąg nr 9 CPK – Łódź – Wrocław – granica Polska/Czechy / Poznań – Szczecin / Zielona Góra / granica Polska/Niemcy / Gorzów Wielkopolski
 - h. Ciąg nr 11 Szczecin – Port Lotniczy Szczecin-Goleniów
 - i. Ciąg nr 12 Stalowa Wola – Lublin – Biała Podlaska – Białystok
2. Atlas map przebiegów korytarzy Drogowych Inwestycji Towarzyszących.