

Kierunki zmian polskiej infrastruktury transportowej, ze szczególnym uwzględnieniem transportu kolejowego – część II

Iwona WRÓBEL¹

Streszczenie

Artykuł jest kontynuacją tematyki dotyczącej infrastruktury transportowej w funkcjonowaniu społeczno-gospodarczym państwa oraz kierunków działań podejmowanych na rzecz rozwoju polskiej sieci kolejowej, będącej elementem systemu transportowego kraju. Scharakteryzowano w nim programy rządowe z zakresu liniowej i punktowej infrastruktury kolejowej, umożliwiające wzrost jakości usług przewozowych oraz rozszerzenie sieci połączeń, a także zwiększenie dostępności transportowej miast i regionów. Realizacja projektów objętych Koncepcją budowy Centralnego Portu Komunikacyjnego, Programem Kolej Plus i Programem Inwestycji Dworcowych umożliwi stworzenie nowoczesnych, sprawnych i efektywnych powiązań komunikacyjnych na miarę XXI wieku.

Słowa kluczowe: infrastruktura, linie kolejowe, system transportowy, programy rozwoju, inwestycje infrastrukturalne

1. Wstęp

Istotą dobrze i efektywnie funkcjonującego systemu transportowego, wychodzącego naprzeciw najważniejszym wyzwaniom i sprzyjającego dynamizacji rozwoju społeczno-gospodarczego kraju oraz jego poszczególnych regionów, jest nowoczesna, rozwinięta i zintegrowana infrastruktura transportowa. W opublikowanej, pierwszej części artykułu [15], dotyczącej infrastruktury transportowej w funkcjonowaniu społeczno-gospodarczym kraju, podkreślono rolę transportu jako istotnego czynnika przyspieszenia rozwoju i zwiększenia konkurencyjności gospodarki oraz wzrostu mobilności ludności. Na podstawie znowelizowanej Strategii Rozwoju Transportu do 2030 roku [9], scharakteryzowano diagnozę polskiego systemu transportowego, który pomimo licznych działań inwestycyjnych i naprawczych w poszczególnych gałęziach, wykonywanych od prawie dwóch dekad, nadal wykazuje wiele słabych stron dotyczących zasobów i stanu infrastruktury.

Przedstawiono również cele i zadania państwa, w zakresie polityki transportowej na najbliższe dziesięć lat, ukie-
runkowane na rozbudowę brakujących elementów infrastruktury transportu (drogowej, kolejowej, lotniczej, wodnej), jak również poprawę jej jakości i wzrost bezpieczeństwa. Podejmowane działania na szczeblu centralnym mają w efekcie przynieść powstanie wielogałęziowej, spójnej i uzupełniającej się sieci krajowych i europejskich powiązań

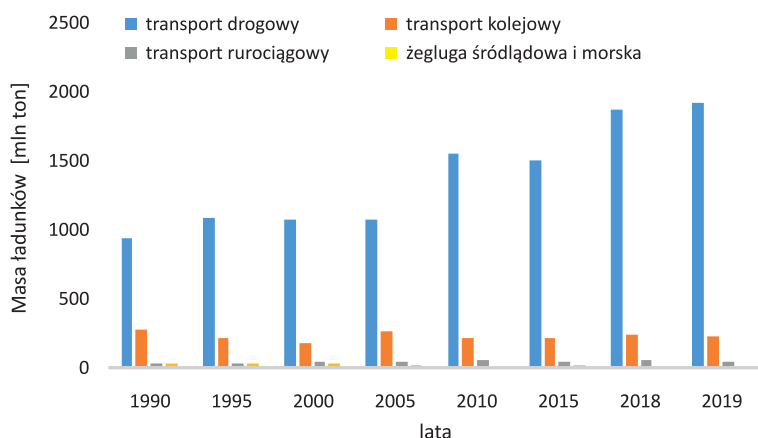
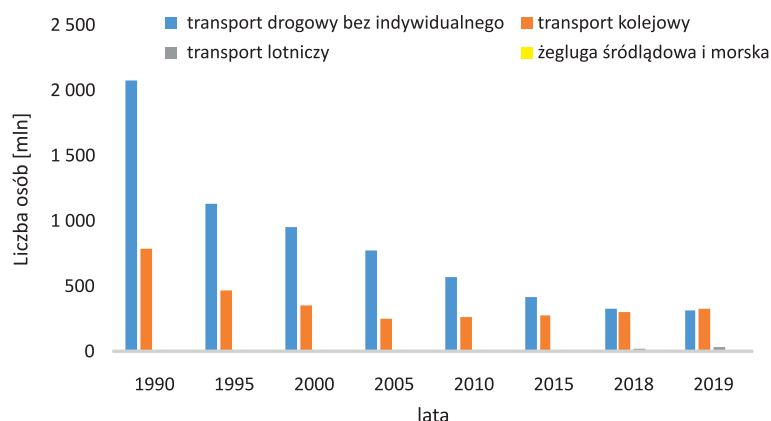
komunikacyjnych, zapewniającej sprawną obsługę transportową społeczeństwa i gospodarki.

Lata zaniedbań, niedoinwestowanie, procesy przekształceń polskiej kolei, zmiany strukturalne i prowadzona polityka (począwszy od lat dziewięćdziesiątych ubiegłego wieku), doprowadziły do utraty konkurencyjnej pozycji kolei wobec innych gałęzi transportowych, co spowodowało postępujący spadek atrakcyjności usług przewozowych i w konsekwencji zmniejszenie udziału kolei na rynku transportowym w przewozach pasażerskich i w transporcie towarów (rys. 1, 2). Ten negatywny trend wyhamowano, a przez systematyczny i wielokierunkowy proces naprawy i poprawy polskiej kolei, powoli następuje sukcesywne od-
rabianie strat w podziale gałęziowym sektora transportu.

Poza programami rządowymi, dotyczącymi istniejącej narodowej sieci kolejowej, zarządzanej przez spółkę PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., takimi jak Krajowy Program Kolejowy [3] i Program utrzymaniowy [14], które opisano w pierwszej części artykułu [15], prowadzone są także strategiczne interwencje i działania państwa w zakresie rozwoju nowej, liniowej infrastruktury kolejowej oraz inwestycje w infrastrukturze dworcowej. Scharakteryzowane w niniejszym artykule programy i działania, wraz z oczekiwanymi efektami ich wdrożenia, tworzą pełniejszy obraz prowadzonej polityki, zorientowanej na funkcje i zadania transportu kolejowego, w kompleksowym ujęciu systemu transportowego kraju. W dalszej części artykułu przedstawiono inwe-

¹ Mgr inż.; Instytut Kolejnictwa, Zakład Dróg Kolejowych i Przewozów; e-mail: iwrobel@ikolej.pl.

Rys. 1. Przewozy pasażerskie w Polsce w latach 1990–2019 (dział transportu lotniczego i żegluga śródlądowej jest tak mały, że jest niewidoczny na wykresie w tej skali) [11]



Rys. 2. Przewozy towarowe w Polsce w latach 1990–2019; opracowanie własne na podstawie [11]

stycje infrastrukturalne, zaplanowane w związku z uruchomieniem Centralnego Portu Komunikacyjnego, przewidziane w Programie Kolej Plus, a służące zwiększeniu dostępności oraz usprawniające obsługę pasażerską według Programu Inwestycji Dworcowych.

2. Komponent kolejowy Centralnego Portu Komunikacyjnego

Koncepcja Centralnego Portu Komunikacyjnego [1] dotyczy planowanej budowy i eksploatacji nowoczesnego węzła transportowego, integrującego węzły lotniczy i kolejowy, efektywnie włączonego w układ krajowej sieci drogowej. Dzięki temu powstanie krajowy system pasażerskiego transportu kolejowego, jako atrakcyjna alternatywa dla transportu drogowego, który zapewni rozwój i trwałą integrację aglomeracji warszawskiej i łódzkiej. Przesłanki tej koncepcji są następujące:

- wzrost gospodarczy Polski dzięki stworzeniu warunków dla rozwoju ruchu lotniczego opartego na systemie węzła,

- wyczerpywanie się zdolności przepustowej lotniska im. F. Chopina pod względem wymagań rosnącego rynku lotniczego,
- kształt obecnej polskiej sieci kolejowej, będący systemowym ograniczeniem konkurencyjności transportu kolejowego w stosunku do transportu drogowego.

Na mocy art. 11 Ustawy o Centralnym Porcie Komunikacyjnym [12] powołano spółkę Skarbu Państwa do przygotowania i realizacji Programu wieloletniego Centralnego Portu Komunikacyjnego, obejmującego budowę nowego lotniska centralnego w Polsce oraz do koordynacji i realizacji inwestycji towarzyszących, w tym nowej sieci linii kolejowych, dróg ekspresowych, autostrad i pozostałej infrastruktury (infrastruktura komunalna, sieci przesyłowe).

Koncepcja [1] zakłada budowę Portu Solidarność, opartego na idei H&S², jako centrum udoskonalonego systemu transportu kolejowego, mającego zapewniać dostęp w czasie od 2 do 2,5 godz. do największych miast w kraju, podniesienie prędkości handlowej oraz wzrost liczby przewożonych osób. Jako optymalny układ komunikacyjny dla

² H&S (Hub&Spoke – system piasta – szprychy).

Polski rekomendowany jest układ „pajęczyny”, z centralnym punktem układu, umiejscowionym wewnątrz Centralnej Metropolii (integracja w jednym organizmie funkcjonalnym miast Warszawy i Łodzi) i promienistymi liniami, łączącymi centrum z głównymi miastami i obszarami kraju oraz linią lub liniami obwodowymi łączącymi ze sobą główne ośrodki położone satelitarne w stosunku do centrum.

Dokument precyzuje m.in. wizję, misję i cele przedsięwzięcia, analizę SWOT w zakresie komponentu lotniczego i kolejowego oraz ich integracji, a także komplementarnych inwestycji transportowych, kluczowe działania przedsięwzięcia, ich zakres rzeczowy i finansowy, łącznie z harmonogramem czasowym i monitorowaniem postępu prac. W zakresie sektora kolejowego Koncepcja zakłada:

- budowę multimodalnego dworca kolejowego, stanowiącego element węzła transportowego CPK,
- połączenie CPK z każdą z głównych aglomeracji Polski w czasie przejazdu do 2,5 godziny (w okresie startowym), a docelowo w czasie do 2 godzin, z prędkością handlową podróży nie mniejszą niż 140 km/h,
- skomunikowanie CPK szybką koleją z Warszawą Centralną w czasie do 15 minut i Łodzią Fabryczną w czasie 25 minut, a ponadto skomunikowanie CPK z tymi miastami liniami podmiejskimi i regionalnymi,
- uzyskanie punktualności w relacjach do i z CPK powyżej 95% (dla spóźnień powyżej 3 minut) oraz uzyskanie łącznego dziennego czasu spóźnień poniżej 100 minut dla wszystkich 500 pociągów międzyregionalnych, obsługujących CPK,
- eliminację wypadków śmiertelnych w węźle i „szprychach” CPK (z wyłączeniem działań celowych),
- dostępność dla pasażerów niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej sprawności, uwzględniająca koncepcję „uniwersalnego projektowania”, zdefiniowaną w Konwencji o prawach osób niepełnosprawnych [2].

Promienisty model układu transportu („piasta i szprychy”) wymaga rozbudowy sieci kolejowej o nowe elementy, modernizację oraz przebudowę istniejących odcinków, w celu maksymalnego wykorzystania ich możliwości w zakresie osiąganych prędkości, a także standaryzację techniczną infrastruktury. Z tego względu przewiduje się etapowy rozwój systemu kolei „rozsądnie” dużych prędkości, który będzie integralnym elementem sieci, a nie wyodrębnionym podsystemem. Docelowo, realizacja Koncepcji jest oparta na zbudowaniu węzła układu oraz promienistych relacji, łączących wszystkie obszary Polski.

Zakłada się, że inwestycje kolejowe w zakresie budowy nowych linii będą pełniły rolę niezbędnych uzupełnień sieci kolejowej, spinających ją w układ odpowiadający potrzebom przewozowym. W pierwszej kolejności będą uzupełniane brakujące fragmenty sieci w celu uruchomienia przewozów z wykorzystaniem istniejącej infrastruktury, skutkujące skokową poprawą czasów przejazdu. Tam, gdzie będzie to możliwe, nowe odcinki linii będą trasowane w śladach przygotowanych wcześniej projektów rozwoju sieci

kolejowej, takich jak KDP Y oraz CMK Północ i łączone z istniejącą siecią.

Założonym standardem początkowym nowo budowanych linii powstających w śladzie wcześniejszych projektów kolei dużych prędkości, a także nowych odcinków torów o charakterze „łączników” do istniejącej sieci (nawet jeśli początkowo powstawać będą one jako odcinki jednotorowe), będzie ich przystosowanie do prędkości 250 km/h z parametrami geometrycznymi umożliwiającymi późniejsze podwyższenie tych prędkości do 300–350 km/h. Przebudowa i modernizacja sieci kolejowej związanej z CPK wymusi także stopniową zmianę technologii zasilania z prądu stałego o napięciu 3 kV DC na prąd przemienny o napięciu 25 kV AC.

Wymienione w dokumencie etapy rozwoju sieci kolejowej, związane z realizacją CKP, są następujące:

Etap 0

W tym etapie, planowanym na lata 2018–2027, założono wykonanie inwestycji bezpośrednio związanych z CPK, czyli budowę obiektu Centralnego Portu Komunikacyjnego oraz niezbędnych do uruchomienia przewozów fragmentów torów i bezpośrednich łączników, umożliwiających szybki dojazd / wyjazd z węzła na linie kolejowe na kierunki południkowe oraz równoleżnikowe, zarówno dla pociągów międzyregionalnych, regionalnych, jak i aglomeracyjnych. Powstanie zatem układ węzła kolejowego CKP zawierający łączniki pomiędzy liniami nr 1, nr 3, nr 4 oraz przedłużenie linii nr 447 do CPK, jak również budowa nowej linii kolejowej Warszawa – CPK – Łódź Fabryczna po wytrasowanej linii KDP „Ygrek”.

Etap 1

Etap 1., realizowany w latach 2018–2027, polega na uzupełnianiu głównych luk sieci kolejowej Polski, czyli na budowie brakujących elementów sieci kolejowej oraz modernizacji i rewitalizacji istniejącej sieci w celu wykorzystania w maksymalnym stopniu jej parametrów geometrycznych do zapewnienia obsługi komunikacyjnej wszystkich obszarów kraju. Na tym etapie przewidziano dwie grupy inwestycji „Rozwój” zakładających łączenie polskich ośrodków wzrostu gospodarczego oraz „Solidarność” do likwidacji obszarów wykluczenia transportowego i wyrównywania szans rozwojowych obszarów peryferyjnych.

Etap 2

W etapie 2., planowanym na lata 2025–2035, przewiduje się poprawę jakości sieci krajowej infrastruktury przez budowę nowych odcinków kolei dużych prędkości w celu skrócenia czasów przejazdów w istniejących relacjach. Zadania wykonane w tym etapie będą służyć zarówno wewnętrznym potrzebom kraju, jak i międzynarodowym powiązaniom transportowym Polski, w szczególności z państwami Trójmorza.

W tablicy 1 zestawiono planowane inwestycje infrastrukturalne, dotyczące komponentu kolejowego w ujęciu etapowym oraz mapę (rys. 3), prezentującą system międzyregionalnego pasażerskiego transportu kolejowego w horyzoncie czasowym do 2025 roku (po realizacji etapów 0 i 1).

Tablica 1

Inwestycje planowane w ramach etapów rozwoju komponentu kolejowego CPK

Nowy odcinek linii kolejowej – relacje szprychowe		Długość [km]
Etap 0		
Budowa CPK i linii Warszawa – Łódź		153
Etap 1a		
CPK – Płock – Włocławek		120
Warszawa Choszczówka – Nasielsk		33
Łącznica W-wa Wschodnia – linia nr 21		2
Zbydniów – Zalesie Gorzyckie		9
Łętownia – Rzeszów		41
Wąsosz Konecki – Tumlin		25
Sieradz – Wieruszów		54
Czernica Wrocław – Ligota		24
Kalisz – Pleszew		35
Szczecin Główny – Szczecin Dąbie		6
Etap 1b		
Ostrołęka – Pisz		72
Nakło – Okonek		71
Busko Zdrój – Żabno		42
Podłęże – Tymbark / Mszana Dolna*		39
Trawniki – Krasnystaw oraz Wólka Orłowska – Zamość		46
Zamość – Bełżec		43
Nowe odcinki dla relacji okrężnych (w Polsce wschodniej):		
Biała Podlaska – Fronołów		45
Milanów – Biała Podlaska		35
Dwa skróty przebiegu linii nr 68 Lublin – Stalowa Wola w okolicy Zaklikowa		21
Etap 2		
Przedłużenie CMK na północ: Włocławek Płn. – Grudziądz – Tczew/Malbork		175
Przedłużenie CMK na południe	Przedłużenie CMK Biała Błotna – Chełmek (na linii 93 – wraz z modernizacją do prędkości minimum 160 km/h odcinka tej linii Chełmek – Oświęcim – Czechowice-Dziedzice – Bronów o długości 42 km)	61
	Łącznik CMK – Kraków	50
	Łącznik CMK – Katowice	15
	Nowy odcinek (w przebiegu starych linii) Bronów – Jastrzębie-Zdrój – CZ (Bogumin / Ostrawa) włączających Jastrzębie-Zdrój w przebieg tej relacji	32
KDP Y Łódź – Sieradz – Kalisz	Łódź – Sieradz	49
	Sieradz – Kalisz	47
CPK – Radom – Rzeszów	CPK – Grójec – Warka	65
	Radom – Iłża – Ostrowiec Świętokrzyski	52
Nowy odcinek linii kolejowej – relacje szprychowe		
Odcinki aglomeracyjne, transgraniczne na południu Polski	Nowa linia Rzeszów – Sanok	50
	Skróty linii Rzeszów – Jasło (wraz z łącznicą w kierunku Krosna)	28
	Skróty linii Tarnów – Nowy Sącz	35
	Skrót linii 274 Świebodzice – Wałbrzych oraz Wałbrzych – Sędziszów i nowa linia Świdnica – Wałbrzych	30
Odcinki potencjalne – możliwe do realizacji przy zaistnieniu określonych warunków:		
Odgałęzienie z CMK w kierunku Zakopanego i dalej przez Słowację do Budapesztu	Nowy odcinek linii kolejowej (częściowo w śladzie istniejących linii) dla pasażerskich pociągów dużych prędkości, prowadzący od Małopolsko-Śląskiego węzła na skrzyżowaniu przedłużonej CMK i nowej linii Katowice – Kraków biegnący przez Wadowice, Suchą Beskidzką, Chabówkę, Nowy Targ do Zakopanego i dalej tunelem pod Tatrami, jako element nowej linii o długości 200 kilometrów przez Słowację (np. Liptowski Mikuláš, Zwolen) do Budapesztu. Realizacja projektu wyłącznie w przypadku budowy nowego korytarza międzynarodowego (np. Bałtyk – Morze Czarne – przez Polskę – Słowację – Węgry – Rumunię).	98
Łącznik kam-pinoski CPK – Nowy Dwór Mazowiecki	Skrót omijający Węzeł Warszawski (do ewentualnej realizacji w przypadku rezygnacji z budowy odcinka CMK Północ). Do realizacji tylko w przypadku potwierdzenia jej zasadności, popartej doświadczeniami z co najmniej kilkuletniej eksploatacji CPK, jako węzła przesiadkowego komunikacji krajowej.	37

Opracowanie własne na podstawie załącznika nr 3 do [1].

* Linia przewidziana do realizacji w KPK [3].

Parametry Systemu

Dostęp do stacji systemu transportu dalekobieżnego dla 15 mln mieszkańców w 180 miastach (pociągi klasy IR)

Bezpośredni dojazd do CPK ze 120 miast o populacji 13 mln

70% przewozów relacji IC/IR wytrasowane przez CPK

Uzupełnienie systemu przez regionalne przewozy kontraktowane przez samorządy województw

Dojazd do CPK ze stacji w miejscu zamieszkania (z maksimum jedną przesiadką) dla ponad 50% populacji Polski

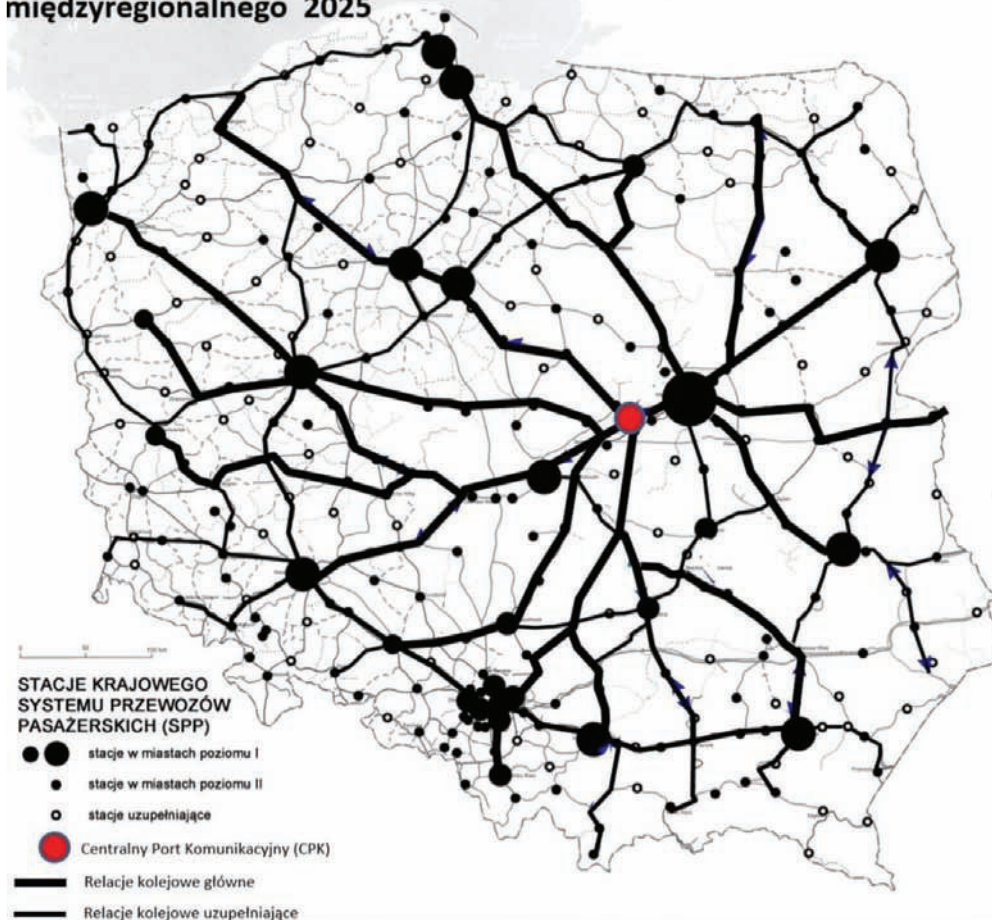
Dla ponad 95% mieszkańców Polski stacja systemu nie dalej niż 30 km od miejsca zamieszkania

Wzajemne skomunikowanie wszystkich obszarów Polski w czasie porównywalnym z podróżą samochodem

Praca przewozowa pociągów dalekobieżnych 85 mln pociągo-kilometrów



Układ połączeń systemu krajowego transportu międzyregionalnego 2025



Rys. 3. System międzyregionalnego pasażerskiego transportu kolejowego w horyzoncie 2025 roku [1]

Szacowana kwota, niezbędna do sfinansowania inwestycji w zakresie bazowego komponentu kolejowego (Etap 0), wynosi netto 8–9 miliardów złotych, w tym komponent dworcowy CPK wraz łącznikami do linii, o długości około 30 km, są szacowane na około 2–3 mld zł. Szacunki te są przybliżone, gdyż ostateczny koszt inwestycji będzie wynikać z przyjętej koncepcji przestrzennej całego zintegrowanego węzła kolejowo-lotniczego oraz z decyzji określających zakres inwestycji. Całość podstawowego zakresu przedsięwzięcia, czyli realizacji inwestycji komponentu lotniczego, kolejowego i drogowego wyniesie około 35 mld zł. Kwota ta nie uwzględnia kolejnych etapów rozbudowy sieci kolejowej, komercyjnych inwestycji zmierzających do integracji aglomeracji warszawsko-lódzkiej (lokacja High-Tech City, Expo dla Europy Środkowej), jak również innych inwestycji komplementarnych: transportowych, turystycznych i urbanizacyjnych, które mogą być realizowane w powiązaniu z CPK. Każda z tego rodzaju inwestycji wymaga oddzielnych analiz, w tym analiz z punktu widzenia ekonomicznej stopy zwrotu. Uszczegółowienie kosztorysu budowy i funkcjonowania Centralnego Portu Komunikacyjnego będzie możliwe dopiero na etapie bardziej zaawansowanych prac

studialnych nad projektem lub konsultacji z podmiotami wyspecjalizowanymi w realizacji podobnych przedsięwzięć.

W 2020 roku konsultacjom poddano Strategiczne Studium Lokalizacyjne Inwestycji Centralnego Portu Komunikacyjnego (SSL) [10], które jest efektem pierwszego etapu prac planistycznych, mających na celu określenie ram realizacji przedsięwzięć służących przebudowie i rozbudowie układu komunikacyjnego Polski, w tym wyznaczenie korytarzy, w których będą usytuowane nowe inwestycje kolejowe i drogowe, związane z projektem Centralnego Portu Komunikacyjnego. Dokument zawiera uszczegółowienie następujących przedsięwzięć:

- Inwestycja Portu Lotniczego wraz ze zintegrowanym węzłem komunikacyjnym obejmuje podstawowe założenia oraz wyniki dotychczasowych analiz dotyczących lotniska, w szczególności jego lokalizacji;
- Kolejowe Inwestycje Towarzyszące dotyczące nowych odcinków linii kolejowych – określono w nich korytarze przebiegu oraz kolejową infrastrukturę badawczą;
- Drogowe Inwestycje Towarzyszące obejmujące nowe odcinki dróg związane z powstaniem CPK, dla których określono korytarze przebiegu;

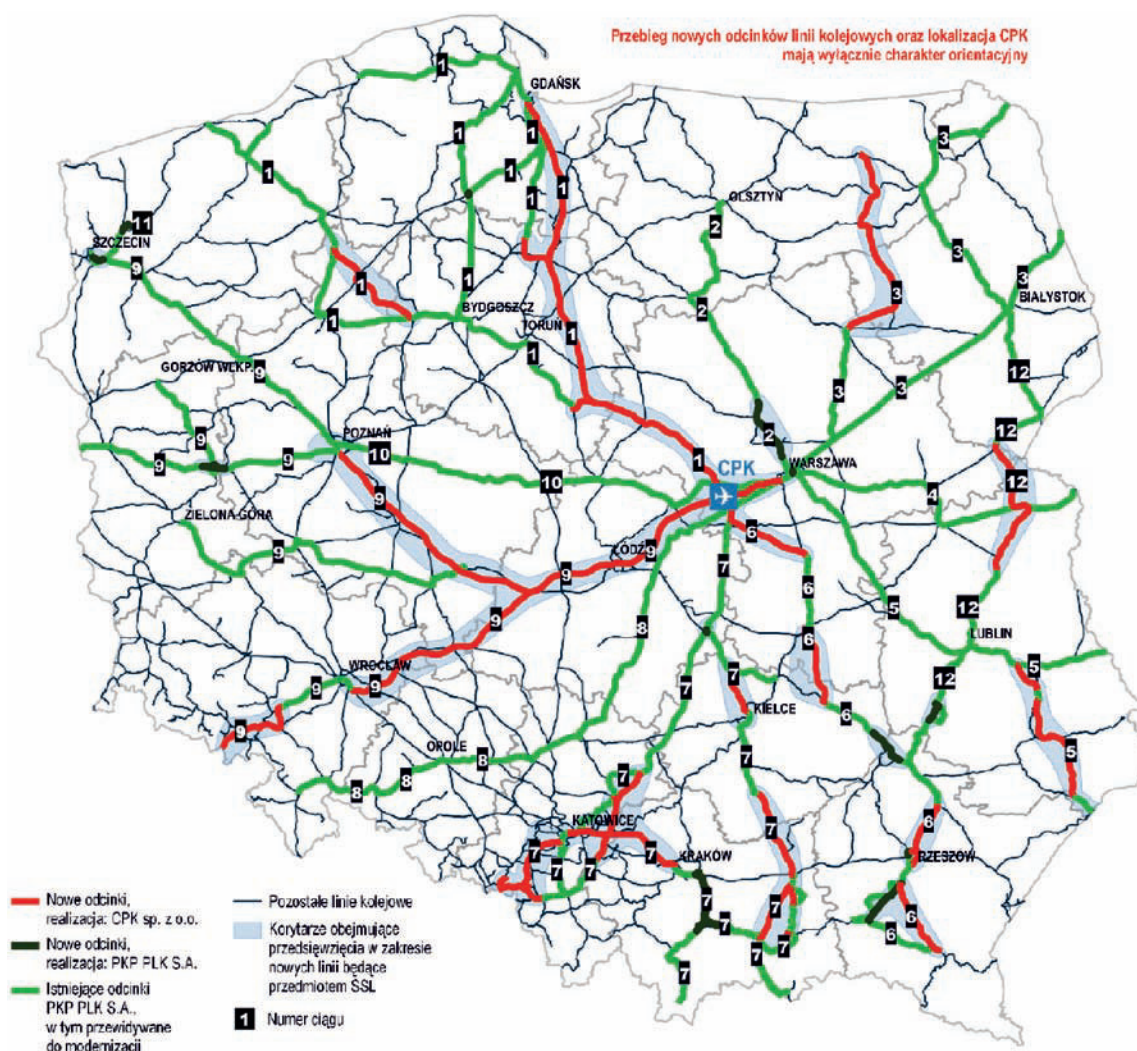
- Pozostałe Inwestycje Towarzyszące, których lokalizacja jest zależna od dalszych analiz i decyzji dotyczących zarówno Inwestycji portu, jak i poszczególnych Kolejowych i Drogowych Inwestycji Towarzyszących.

Strategiczne Studium Lokalizacyjne (SSL) nie obejmuje aspektów ekonomicznych poszczególnych przedsięwzięć, terminów ich realizacji ani nakładów.

Kolejowe Inwestycje Towarzyszące (rys. 4) dotyczą linii kolejowych (związanych z CPK), które przewidziano do budowy i są ujęte w Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu 2030 [9] wraz z powiązanymi z nimi funkcjonalnie istniejącymi liniami. Pogrupowano je w tzw. ciągi³. Ciągi o numerach 1...10 łączą rejon CPK i Warszawy z innymi ośrodkami

mi kraju oraz przejściami granicznymi. Ciągi 11–12 stanowią połączenia uzupełniające, integrujące polską sieć kolejową. Każdy z 12 ciągów scharakteryzowano pod względem: uszczegółowienia linii kolejowych tworzących dany ciąg, obsługiwanych miast i regionów kraju, przebiegu korytarzy dla nowych linii kolejowych oraz czasów przejazdów z wybranych miast do CPK i Warszawy Centralnej (tabl. 2).

Koncepcja budowy Centralnego Portu Komunikacyjnego wraz ze wszystkimi inwestycjami towarzyszącymi jest złożonym przedsięwzięciem, wymagającym usystematyzowanego i wieloetapowego działania. Komponent kolejowy, zakładający budowę nowych linii do dowozu pasażerów do lotniska CPK w celu przesiadki na samolot, ma być uzupełnieniem istniejącej sieci kolejowej.



Rys. 4. Kolejowe Inwestycje Towarzyszące [10]

³ Ciąg jest pojęciem umownym: obejmuje praktycznie zbiór funkcjonalnie powiązanych linii kolejowych łączących oraz zasilających określony kierunek połączeń. Za właściwsze należałoby przyjąć oznaczenie cyfrowe dla ciągu głównego (1, 2, 3,...) oraz oznaczenie cyfrowo-literowe dla jego odgałęzień (np. 1a, 1b, 3a, 3b,...).

Oszacowane czasy jazdy dla ciągów kolejowych CPK

Relacja do –	Szacunkowy czas przejazdu [godz.: min]	
	z CPK	z Warszawy Centralnej
Ciąg nr 1: CPK – Kołobrzeg / Koszalin / Słupsk / Gdańsk		
Płock	0:30	0:45
Włocławek	0:50	1:05
Grudziądz	1:10	1:25
Gdańsk	1:50	2:05
Gdynia	2:10	2:25
Słupsk	3:00	3:15
Toruń	1:15	1:30
Bydgoszcz	1:45	2:00
Koszalin	3:30	3:45
Kołobrzeg	3:35	3:50
Ciąg nr 2: CPK – Olsztyn		
Olsztyn	2:00	1:45
Ciąg nr 3: CPK – Ostrołęka – Giżycko / Białystok – Trakiszki (granica) / Kuźnica Białostocka (granica)		
Pisz	2:00	1:45
Giżycko	2:30	2:15
Białystok	1:30	1:15
Elk	2:20	2:05
Suwałki	2:50	2:35
Ciąg nr 4: CPK – Terespol (granica)		
nie wyszczególniono żadnych relacji		
Ciąg nr 5: CPK – Chełm (granica) / Bełzec (granica)		
Lublin	1:45	1:30
Tomaszów Lub.	2:45	2:30
Ciąg nr 6: CPK – Rzeszów – Sanok		
Radom	0:45	0:50
Stalowa Wola	1:40	1:45
Rzeszów	2:10	2:15
Krosno / Jasło	2:45	2:50
Sanok	2:45	2:50
Ciąg nr 7: CPK – Katowice – granica PL/Czechy / Kraków – Zakopane / Muszyna – granica PL/Słowacja – Skarżysko-Kamienna		
Kielce	1:05	1:20
Busko-Zdrój	1:35	1:50
Tarnów	1:55	2:10
Nowy Sącz	2:15	2:30
Kraków	1:35	1:50
Zakopane	3:15	3:30
Bielsko-Biała	1:40	1:55
Katowice	1:25	1:40
Jastrzębie-Zdrój	1:45	2:00
Ostrawa p. Katowice	2:00	2:15
Ostrawa p. Chelmek	2:05	2:20
Gliwice	1:55	2:10
Rybnik	1:45	2:00
Ciąg nr 8: CPK – Kłodzko		
nie wyszczególniono żadnych relacji		
Ciąg nr 9: CPK – Łódź – Wrocław – granica PL/Czechy / Poznań – Szczecin / Zielona Góra – granica PL/Niemcy / Gorzów Wielkopolski		
Warszawa	0:15	Nd.
Łódź	0:30	0:45
Kalisz	1:05	1:20
Wrocław	1:40	1:55
Wałbrzych	2:20	2:35
Jelenia Góra	3:00	3:15
Szklarska Poręba Jakuszyce	3:50	4:05
Legnica	2:15	2:30
Zgorzelec	3:00	3:15
Ostrów Wielkopolski	1:20	1:35
Zielona Góra	2:55	3:10
Poznań	1:40	1:55
Gorzów Wielkopolski	3:15	3:30
Szczecin	3:25	3:40
Ciąg nr 10: CPK – Poznań		
nie wyszczególniono dodatkowych relacji – część relacji opisana w ciągu nr 9		
Ciąg nr 11: Szczecin – Port Lotniczy Szczecin-Goleniów		
nie wyszczególniono żadnych relacji		
Ciąg nr 12: Stalowa Wola – Lublin – Biała Podlaska – Białystok		
nie wyszczególniono żadnych relacji		

Opracowanie własne na podstawie [10].

3. Program Kolej Plus

Program Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej, określany w skrócie Kolej Plus, został zapowiedziany jesienią 2018 roku i ostatecznie ogłoszony w grudniu 2019 roku [7]. Według przyjętych założeń, ma służyć właściwemu planowaniu i wsparciu inwestycji, umożliwiających m.in. usprawnienie komunikacji pasażerskiej na poziomie międzyregionalnym, racjonalne i spójne podejmowanie działań wspierających (na poziomie regionalnym) kierunki rozwoju kraju w obecnej i kolejnej perspektywie finansowej. Jest on skierowany do jednostek samorządu terytorialnego, które we własnym zakresie mają ponosić zaledwie 15% udziału w kosztach inwestycji. Okres realizacji Programu obejmuje lata 2019–2028 (rys. 5) i przewiduje się, że efekty Programu przyczynią się do:

- usprawnienia procesu przygotowania i realizacji inwestycji kolejowych na terenie wybranych miejscowości,
- wykorzystania doświadczenia i potencjału PKP PLK S.A. przez jednostki samorządu terytorialnego w przygotowaniu i realizacji projektów kolejowych,
- przygotowania dokumentacji, umożliwiającej wdrożenie inwestycji kolejowych oraz realizację zadań inwestycyjnych,
- promowania transportu kolejowego w miejscowościach bez dostępu do kolei.



Rys. 5. Baner informacyjny o programie Kolej Plus [17]

W Programie wyodrębniono trzy komponenty: inwestycyjny, organizacji przewozów pasażerskich i chroniący infrastrukturę kolejową przed likwidacją.

Komponent inwestycyjny

Ten komponent obejmuje uzupełnienie sieci kolejowej w celu umożliwienia realizacji połączeń pociągami do miejscowości o populacji (powyżej 10 tys. osób) bez dostępu do transportu kolejowego z miastami wojewódzkimi oraz po-

prawę wewnętrzną spójności komunikacyjnej i społeczno-gospodarczej regionów Polski. Zadania inwestycyjne zakładają m.in. przygotowanie niezbędnej dokumentacji do uzyskania decyzji administracyjnych i pozwoleń na realizację inwestycji kolejowych, realizację zadań inwestycyjnych mających na celu uzupełnienie istniejącej sieci kolejowej o nowe odcinki linii kolejowych, rewitalizację istniejących linii kolejowych oraz przywrócenie zlikwidowanych połączeń kolejowych w regionach. Wstępnie zidentyfikowano 20 projektów (mapę inwestycji przedstawia rysunek 6), które w pierwszej kolejności przewidziano do finansowania ze środków Programu. Są to m.in. projekty:

- 1) odbudowa połączenia kolejowego na odcinku Jastrzębie Zdrój – Wodzisław Śląski,
- 2) utworzenie ciągu Legnica – Złotoryja – Jelenia Góra / Świeradów Zdrój wraz z rewitalizacją linii Lwówek – Zembrzydowa: ETAP I – odcinek Jelenia Góra – Lwówek Śl. – Legnica,
- 3) odbudowa połączenia Dzierżoniów – Bielawa / Pieszyce: ETAP II – odcinek Dzierżoniów – Pieszyce – Bielawa,
- 4) prace na linii kolejowej nr 369 na odcinku Śrem – Czempiń; odbudowa linii kolejowej i przywrócenie ruchu regionalnego na linii Poznań – Czempiń – Śrem,
- 5) prace na linii kolejowej nr 240 na odcinku Terespol Pomorski – Świecie; umożliwienie obsługi Świecia i Chełmna przez pociągi regionalne,
- 6) budowa nowych połączeń kolejowych na odcinkach: Lublin – Zamość i Kraków – Myślenice,
- 7) budowa nowej linii kolejowej Konin – Turek,
- 8) wydłużenie linii kolejowej nr 73 w kierunku centrum Buska-Zdroju,
- 9) modernizacja i elektryfikacja linii kolejowych: nr 34 Małkinia – Ostrów Mazowiecka i nr 25 Końskie – Skarżysko-Kamienna,
- 10) dobudowa torów aglomeracyjnych na odcinku Warszawa – Czachówek: ETAP I – odcinek Warszawa – Piaseczno wraz z połączeniem do Konstancina-Jeziornej,
- 11) odbudowa połączeń na odcinkach: Szubin – Żnin i Gogolin – Krapkowice – Prudnik,
- 12) elektryfikacja linii kolejowej nr 358 Czerwieńsk – Guben,
- 13) rewitalizacja odcinka Siedlce – Sokołów Podlaski i dostosowanie go do ruchu pociągów pasażerskich,
- 14) odbudowa linii kolejowej nr 55 Sokołów Podlaski – Małkinia,
- 15) rewitalizację linii kolejowych: nr 81 Chełm – Włodawa, nr 49 Śniadowo – Łomża i nr 360 Gostyń – Kąkolewo.

Proponowane inwestycje nie mają charakteru katalogu zamkniętego, wobec czego lista projektów może być modyfikowana. W Programie określono wskaźniki celów głównych i celów szczegółowych komponentu inwestycyjnego (tabl. 3). Realizacja programu Kolej Plus i osiągnięte wskaźniki będą przedstawiane ministrowi właściwemu do spraw transportu w rocznych sprawozdaniach, opracowywanych przez Spółkę PKP PLK S.A.



Rys. 6. Mapa inwestycji w ramach Programu Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej [7]

Tablica 3

Wskaźniki realizacji Programu Kolej Plus [7]

Cele KPK	Wskaźnik	Jednostka miary	Stan na 31.12.2023 r.	Stan na 31.12.2028 r.
Cel główny 1	Liczba jst ⁴ , które uzyskały wsparcie w ramach Programu (które podpisały z PKP PLK S.A. umowę o dofinansowanie)	liczba	min. 3	min. 10
Cel główny 2	Liczba jst, które uzyskały dostęp do transportu kolejowego	liczba	min. 1	min. 5
Cel szczegółowy 1	Liczba uzyskanych decyzji lokalizacyjnych lub opracowanych dokumentacji przedprojektowych	liczba	min. 2	min. 6
Cel szczegółowy 2	Liczba projektów, jakie uzyskały wsparcie w ramach Programu (projekty w których PKP PLK S.A. zawarła umowy z jst)	liczba	min. 4	min. 15

Opracowanie własne.

⁴ jst – jednostki samorządu terytorialnego.

Komponent organizacji przewozów

Komponent ma na celu usprawnienie kolejowych przewozów pasażerskich na granicach województw (stykach) oraz uruchomienie nowych połączeń między sąsiadującymi województwami na liniach, którymi obecnie nie kursują pociągi lub kursują w ograniczonym zakresie, jak również na nowych odcinkach linii kolejowych. Będzie to możliwe dzięki wydłużeniu sieci połączeń wojewódzkich w głąb terenu sąsiedniego województwa (nie dalej niż 30 km od granicy województwa), do większego ośrodka miejskiego, generującego większe potoki pasażerów. Jest to rozszerzenie w stosunku do obecnie obowiązujących przepisów [13], zezwalających na przewóz osób do najbliższej stacji za granicą województwa. Rozwiązanie to jest skierowane przede wszystkim do organizatorów publicznego transportu zbiorowego szczebla wojewódzkiego, którzy chcieliby realizować takie połączenia bez konieczności zawarcia odrębnego porozumienia między województwami. Minister właściwy do spraw transportu będzie zobowiązany do opracowania planu transportowego w zakresie wyznaczonych linii komunikacyjnych w wojewódzkich przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym, które zapewnią połączenia komunikacyjne pomiędzy sąsiednimi województwami.

Środki na realizację tego komponentu mają pochodzić z Funduszu Kolejowego na zakup, modernizację i naprawy taboru kolejowego, pod warunkiem wykonywania przez samorządy województw połączeń komunikacyjnych między województwami wskazanymi w planie transportowym ministra właściwego do spraw transportu lub na innych liniach, niż wskazane w planie transportowym ministra.

Komponent chroniący infrastrukturę kolejową przed likwidacją

Celem tego komponentu jest powstrzymanie degradacji infrastruktury kolejowej, w tym korytarzy transportowych, także na liniach kolejowych, objętych decyzją o ich likwidacji. Umożliwi to ochronę ciągów infrastruktury, które już obecnie mają potencjał przewozowy lub ten potencjał pojawi się w przyszłości, przez pozostawienie sfery właścicielskiej w gestii zarządcy infrastruktury kolejowej (PKP PLK S.A.), innych spółek Grupy PKP lub Skarbu Państwa (umożliwienie oddawania jednostkom samorządu terytorialnego oraz organizacjom pożytku publicznego do nieodpłatnego czasowego korzystania). W ramach tego komponentu zrealizowano program wieloletni pn. Pomoc w zakresie finansowania kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową, w tym jej utrzymania i remontów do 2023 roku [5], który skategoryzował linie kolejowe będące w zarządzie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., a także ponoszone na nie wydatki do 2023 roku. Prowadzona jest nowelizacja przepisów, zmierzająca do ochrony dotychczasowej sieci linii kolejowych, będącej poza zarządem Spółki PKP PLK S.A.

Obecnie, Spółka PKP PLK S.A. zakończyła nabór wniosków do Programu i przystąpiła do ich analizy i oceny formalnej [18]. Na tej podstawie zarządca sporządził listę rankingową projektów kwalifikujących się do wsparcia [19]. Ze

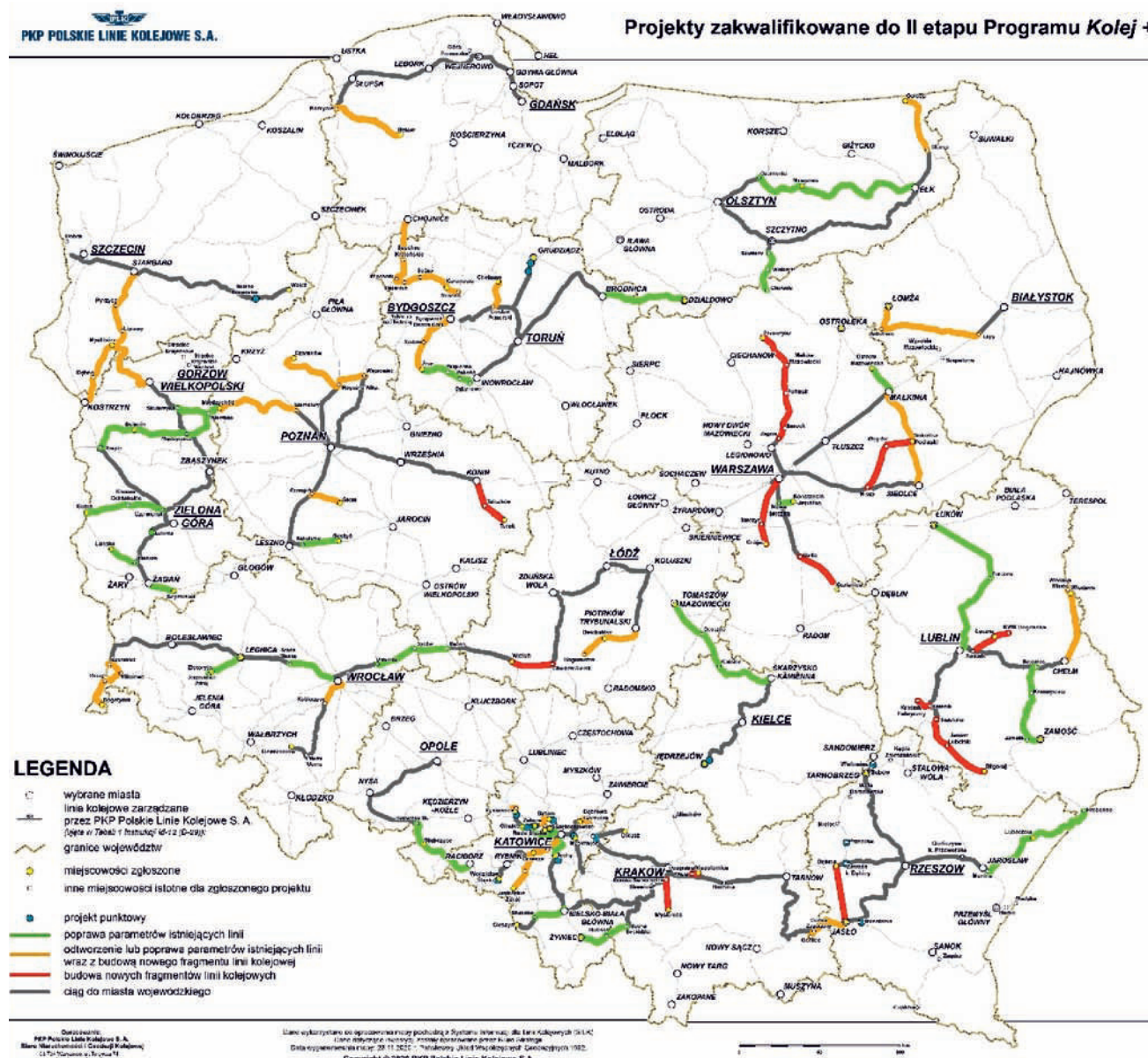
zgłoszonych 96 wniosków, do drugiego etapu zakwalifikowano 79 wniosków spełniających kryteria i cele Programu (rys. 7). W ciągu następnych 12 miesięcy, samorządy muszą opracować wstępne studia planistyczno-prognostyczne wybranych projektów zwiększających dostępność do kolei, a także uzyskać niezbędne dokumenty, opinie oraz wnioski z konsultacji społecznych, w tym dokumentację potwierdzającą zabezpieczenie finansowania minimum 15% wartości inwestycji oraz deklarację właściwego organizatora przewozów, dotyczącą uruchomienia i finansowania przez 5 lat co najmniej czterech par pociągów na dobę. Etap ten zakończy ocena wielokryterialna zgłoszonych projektów, które ostatecznie zakwalifikują się do wsparcia i realizacji w ramach Programu Kolej Plus.

Łączna wysokość środków finansowych przeznaczonych na realizację Programu Kolej Plus wynosi 6 588,00 mln zł. Jeśli środki te nie będą wykorzystane, Spółka PKP PLK S.A. będzie ogłaszać dodatkowe nabory celem wykorzystania dostępnej alokacji środków finansowych. Wsparcie będą mogły uzyskać zadania, charakteryzujące się wysokim stopniem efektywności ekonomicznej, mające na celu usprawnienie ruchu kolejowego (np. budowa mijanek, łącznic) lub usprawnienie obsługi pasażerskiej (np. poprawa infrastruktury peronowej). Sprawne wprowadzenie Programu będzie możliwe dzięki nowelizacji ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw, podpisanej 4 marca 2020 roku [5].

4. Program Inwestycji Dworcowych

Przyjęty we wrześniu 2016 roku Program Inwestycji Dworcowych na lata 2016–2023 [6], jest jednym z projektów przewidzianych do realizacji w ramach Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.) [6]. Dzięki niemu będzie można przeprowadzić 188 inwestycji dworcowych (tabl. 4) na łączną kwotę 1,5 mld zł. Za Program odpowiada spółka PKP S.A. Źródłem finansowania są: fundusze UE z Programu Operacyjnego Polska Wschodnia i Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko, budżet państwa oraz środki własne spółki PKP S.A., w tym kredytowe (rys. 8).

Efektom końcowym wykonania Programu będą standaryzowane dworce kolejowe, charakteryzujące się wysoką jakością, dostosowane do potrzeb pasażerów, w tym osób niepełnosprawnych oraz do systemu transportowego, a jednocześnie odpowiadające uwarunkowaniom lokalnym. Dworce kolejowe mają odpowiadać realnym potrzebom lokalnych społeczności, zapewniając funkcje związane ze zmianą środków transportu, tak by skłonić podróżnych do korzystania z kolei. Estetyczne i funkcjonalne budynki dworcowe będą dopełnieniem inwestycji prowadzonych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Najwyższy priorytet mają dworce zlokalizowane przy zmodernizowanych, będących w trakcie przebudowy lub planowanych do modernizacji liniach kolejowych, objętych rządowym Krajowym Programem Kolejowym [3].



Rys. 7. Projekty zakwalifikowane do II etapu Programu Kolej Plus [19]

Tablica 4

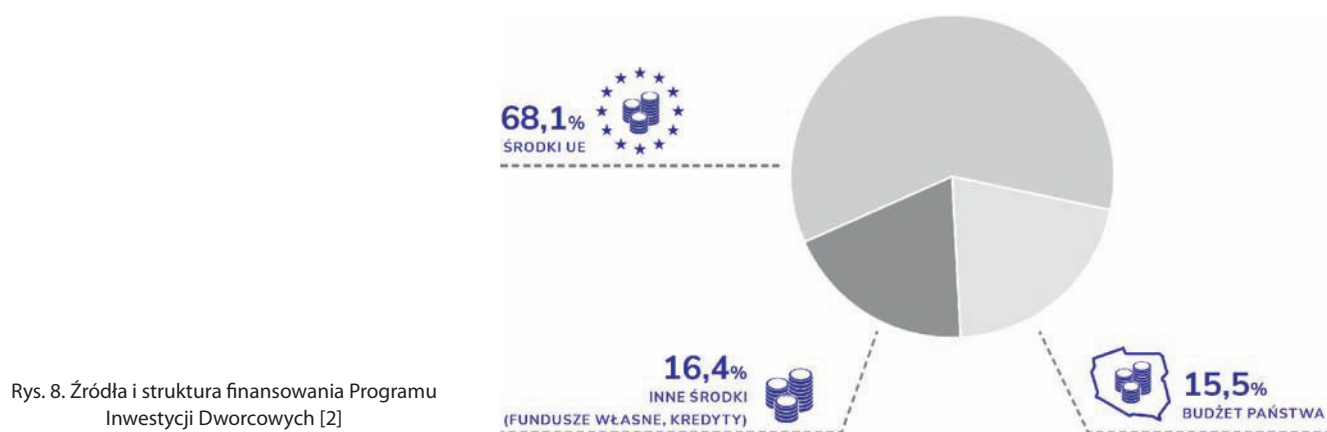
Lista dworców według Programu Inwestycji Dworcowych [6]

Nazwa województwa	Lokalizacja dworców
dolnośląskie	Boguszków-Gorce Zachód, Bolesławiec, Chojnów, Imbramowice, Jawor, Kąty Wrocławskie, Malczyce, Siechnice, Smolec, Strzelin, Szklarska Poręba Górna, Święta Katarzyna, Wałbrzych Główny, Węglińiec, Wrocław Żerniki, Zgorzelec, Żarów
kujawsko-pomorskie	Bydgoszcz Zachód, Janikowo, Kołodziejewo, Mogilno, Toruń Miasto, Toruń Wschodni, Włocławek, Złotniki Kujawskie
lubelskie	Chełm, Dęblin, Kanie, Kraśnik, Lublin, Łuków, Nałęczów, Sadurki, Świdnik Miasto
lubuskie	Trawniki, Babimost, Gorzów Wielkopolski, Nowiny Wielkie, Rzepin, Sulechów, Świebodzin, Witnica, Żagań
łódzkie	Gańków, Gorzkowice, Koluszki, Łowicz Główny, Łódź Chojny, Łódź Kaliska, Płyćwia, Rogów, Rokiciny, Skieniewice, Wilkoszewice

cd. Tablica 4

Nazwa województwa	Lokalizacja dworców
małopolskie	Andrzejówka, Barcice, Biadoliny, Jasień Brzeski, Kraków Mydlniki, Kraków Swoszowice, Krzeszowice, Łomnica-Zdrój, Miechów, Milik, Młodów, Muszyna, Muszyna Zdrój, Nowy Sącz Biegonice, Oświęcim, Piwniczna, Piwniczna-Zdrój, Powroźnik, Rudawa, Rytro, Stary Sącz, Sterkowice, Wierchomla Wielka, Zabierzów, Zubrzyk, Żegiestów, Żegiestów-Zdrój
mazowieckie	Barchów, Błonie, Brwinów, Celestynów, Chrzęsne, Dębe Wielkie, Dobczyn, Garwolin, Jaktorów, Jastrząb, Józefów, Kornelin, Łaskarzew Przystanek, Michalin, Milanówek, Mława Miasto, Mrozy, Otwock, Ożarów Mazowiecki, Piaseczno, Pilawa, Pionki, Pionki Zachodnie, Płochocin, Pomiechówek, Pruszków, Przetycz, Ruda Wielka, Siedlce, Sochaczew, Tłuszcz, Warszawa Powiśle, Warszawa Śródmieście, Wrzósów, Zajezerze koło Dębina, Żąbki, Życzyn, Żytkowo
podkarpackie	Czarna Tarnowska, Radymno, Rzeszów Główny, Sędziszów Małopolski, Stalowa Wola Rozwadów
podlaskie	Białystok, Bielsk Podlaski, Czeremcha, Czyżew, Hajnówka, Jabłoń Kościelna, Kuźnica Białostocka, Racibory, Siemiatycze, Suwałki, Szepietowo, Wasilków, Zdrody Nowe
pomorskie	Chałupy, Gdańsk Główny, Gdańsk Oliwa, Gdańsk Wrzeszcz, Hel, Jastarnia, Jurata, Kuźnica (Hel), Mrzezino, Prabuty, Pruszcz Gdański, Pszczółki, Puck, Reda, Słupsk, Swarzewo, Szymankowo, Tczew, Wejherowo, Władysławowo, Żelistrzewo
śląskie	Czechowice-Dziedzice, Częstochowa, Dąbrowa Górnicza, Dąbrowa Górnicza, Gołonóg, Racibórz, Sosnowiec Maczki
świętokrzyskie	Kielce, Skarżysko-Kamienna, Włoszczowa
warmińsko-mazurskie	Nidzica, Olsztyn Główny, Olsztyn Zachodni, Olsztynek, Susz, Szczytno
wielkopolskie	Biskupice Wielkopolskie, Kobylnica, Nowy Tomyśl, Opalenica, Palędzie, Pierzyska, Pobiedziska, Pobiedziska Letnisko, Poznań Garbary, Poznań Główny (Stary), Poznań Zachodni, Trzemeszno, Zbąszyń
zachodniopomorskie	Kołobrzeg, Koszalin, Szczecin Dąbie

Opracowanie własne.



Przy realizacji inwestycji przewidziano wdrożenie rozwiązań energooszczędnych, obniżających koszty utrzymania dworców. Jednolity standard budynków umożliwi opracowanie spójnej polityki zarządzania nieruchomościami dworcowymi. W wyniku podejmowanych działań, na dworcach poprawi się poziom obsługi pasażerów oraz nastąpi integracja kolei z innymi gałęziami transportu. Część inwestycji, obejmująca budowę nowych obiektów, przyjmie formułę tzw. innowacyjnych dworców systemowych opisanych w [4, 17, 20]. W budynkach, zbudowanych z prefabrykowanych elementów, będą zastosowane ekologiczne rozwiązania, takie jak: panele fotowoltaiczne, odzysk wody

deszczowej do spłukiwania toalet, oświetlenie LED oraz pompy ciepła pobierające energię z gruntu. Dostosowanie do potrzeb osób o ograniczonej możliwości poruszania się, w tym także dla podróżnych z niepełnosprawnościami zapewnią: obniżone okienka kas, ścieżki prowadzące dla osób niewidomych i niedowidzących oraz tablice tyflograficzne. Realizacja nowoczesnych, oszczędnych oraz ekologicznych obiektów dworcowych, zmodernizowanych z wykorzystaniem najnowszych technologii umożliwi:

- poprawę powszechnej i dostępnej usługi transportowej dla regionów ze słabszym dostępem do transportu kolejowego,

- dostarczenie silnego impulsu prorozwojowego oraz całościową poprawę funkcjonowania systemu pasażerskiego transportu kolejowego w skali całego kraju,
- znaczący i trwały wzrost satysfakcji pasażerów,
- zapewnienie wysokiego i trwałego poziomu funkcjonalności, bezpieczeństwa, czystości, a także możliwie pełne przystosowanie do potrzeb osób niepełnosprawnych,
- zapewnienie efektywnego zagospodarowania powierzchni dworców oraz wypracowanie optymalnych zasad współpracy z samorządami.

Obecnie, procesy inwestycyjne znajdują się na różnych etapach, a niektóre zadania są już pomyślnie zakończone (rys. 9, 10). Dla Spółki PKP S.A. bardzo ważna jest współpraca z lokalnymi samorządami, zwłaszcza tam, gdzie projekty mogą przynieść ponadregionalny rezultat. Przewidziano także cykliczną weryfikację założeń Programu Inwestycji Dworcowych tak, aby realizowane inwestycje najlepiej odpowiadały oczekiwaniom społecznym.



Rys. 9. Dworzec kolejowy Poznań Garbary [23]



Rys. 10. Dworzec kolejowy Bielsk Podlaski [22]

5. Podsumowanie

Krajowe dokumenty programowe, dotyczące rozwoju systemu transportowego w Polsce, w tym zorientowane na kolej, zawierają bardzo szeroki zakres planu działań i konkretnych zadań inwestycyjnych ukierunkowanych na infra-

strukturę kolejową. Planowane przedsięwzięcia, polegające na usuwaniu istniejących braków i redukowaniu mankamentów sieci kolejowej, obejmujące budowę lub rozbudowę elementów liniowych i punktowych infrastruktury oraz poprawę jej parametrów techniczno-eksploatacyjnych dzięki działaniom modernizacyjno-remontowym, wpisują się w strategiczne kierunki interwencji Państwa, zawarte w Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu [9].

Opisane w niniejszym artykule, a także w jego pierwszej części [15] programy rozwoju, wskazują na kluczową rolę kolei, jaką odgrywa ta gałąź w zaspokajaniu potrzeb transportowych. Z tego względu decydujące jest zapewnienie efektywności i funkcjonalności systemu w realizacji istniejących i przyszłych potrzeb przewozowych osób i towarów, determinowane w głównej mierze optymalnym układem sieci, wysoką dostępnością i jakością infrastruktury kolejowej.

Proces kształtowania polskiej sieci kolejowej, polegający na stworzeniu nowoczesnego, efektywnego i bezpiecznego systemu transportowego, ukierunkowanego na zwiększenie dostępności i spójności transportowej oraz poprawę jakości usług przewozowych, będzie odbywał się wielokierunkowo, z wyszczególnieniem zasadniczych etapów.

Do 2023 roku (dla istniejącej infrastruktury kolejowej) przewiduje się realizację trzech programów:

1. Krajowego Programu Kolejowego, który obejmuje projekty mające na celu poprawę jakości infrastruktury, głównie przez prace modernizacyjne i rewitalizacyjne linii i odcinków kolejowych. Mają one skutkować przede wszystkim poprawą parametrów technicznych i w efekcie podniesieniem jakości procesów przewozowych.
2. Programu utrzymaniowego, skoncentrowanego na pracach utrzymaniowych i remontowych infrastruktury w celu nadrobienia wieloletnich zaległości w zakresie podtrzymania lub odtworzenia właściwości linii i odcinków oraz na przywróceniu im pierwotnych parametrów techniczno-eksploatacyjnych. Są to zasadniczo działania konserwacyjne, które mają na celu zachowanie i zabezpieczenie należytego stanu technicznego oraz zapobieganie niszczeniu infrastruktury.
3. Programu Inwestycji Dworcowych, który jest uzupełnieniem inwestycji liniowych w celu zapewnienia podróżnym na dworcach kolejowych najwyższych standardów w zakresie bezpieczeństwa i funkcjonalności obiektów dzięki wdrożeniu rozwiązań dotyczących potrzeb osób o ograniczonej mobilności i proekologicznych.

Do 2028 roku planuje się realizację dwóch programów dotyczących nowej infrastruktury kolejowej:

1. Programu Kolej Plus, który jest ukierunkowany na przeciwdziałanie wykluczeniu komunikacyjnemu regionów dotychczas pozbawionych obsługi pasażerskim i towarowym transportem kolejowym oraz na integrację transportową i uzyskanie połączeń z większymi ośrodkami miejskimi, a także na zapewnienie ochrony ciągów komunikacyjnych infrastruktury kolejowej przed ewentualną likwidacją.

2. Koncepcji CPK (etap 0 i 1), która zakłada realizację inwestycji służących sprawnej obsłudze komunikacyjnej do Portu Solidarność, poprawę skomunikowań aglomeracji krajowych oraz wzrost konkurencyjności kolei w stosunku do transportu drogowego przez budowę i tworzenie połączeń kolejowych wysokiej jakości.

Po 2028 roku przewiduje się realizację etapu 2 Koncepcji CPK. Docelowo, Koncepcja CPK nowatorsko wpłynie na skokową poprawę jakości połączeń kolejowych i skrócenie czasów przejazdu dzięki nowej infrastrukturze o wysokich parametrach. Dzięki uzyskaniu pożądanego standardu połączenia CPK z każdą z głównych aglomeracji Polski w czasie do 2 godzin, poprawi się wzajemna dostępność transportowa większości krajowych ośrodków miejskich oraz zostanie osiągnięte wzmocnienie spójności kraju.

Wymienione Programy rozwoju są względem siebie komplementarne, a skuteczne ich wdrożenie na sieci kolejowej powinno przynieść efekt w postaci zapewnienia wymaganej i oczekiwanej jakości infrastruktury kolejowej oraz uzyskania zdecydowanej poprawy standardów przewozowych, w tym wzrostu prędkości przewozów, poprawy przepustowości i zapewnieniu płynności ruchu w połączeniach pasażerskich i towarowych, wykonywanych transportem szynowym. Rozwinięta infrastruktura kolejowa o wysokich parametrach, ma szansę podnieść efektywność całego systemu transportowego kraju, stanowi istotny czynnik konkurencyjności i może mieć duże znaczenie usprawniające rozwój społeczno-gospodarczy w przyszłej perspektywie czasowej.

Bibliografia

1. Koncepcja przygotowania i realizacji inwestycji Port Solidarność – Centralny Port Komunikacyjny dla Rzeczypospolitej Polskiej, Uchwała Nr 173/2017 Rady Ministrów z dnia 7 listopada 2017 r. RM-111-163-17.
2. Konwencja o prawach osób niepełnosprawnych <https://www.gov.pl/web/rodzina/konwencja-o-prawach-osob-niepelnosprawnych>.
3. Krajowy Program Kolejowy do 2023 roku, Uchwała Nr 162/2015 Rady Ministrów z dnia 15 września 2015 r. RM-111-165-15.
4. Poliński J., Ochociński K.: *Innowacyjne dworce kolejowe w obsłudze podróżnych*. Prace Instytutu Kolejnictwa, zeszyt nr 162, 2019.
5. Pomoc w zakresie finansowania kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową, w tym jej utrzymania i remontów do 2023 roku, Uchwała Nr 7/2018 Rady Ministrów z 16 stycznia 2018 r.; RM-111-5-18.
6. Program Inwestycji Dworcowych, Uchwała Nr 409 Zarządu PKP SA z 27 września 2016 r.
7. Program Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej – Kolej+ do 2028 roku (Uchwała nr 151/2019 Rady Ministrów z dnia 3 grudnia 2019 r. RM-111-156-19).
8. Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą 2030 r.), przyjęta przez Radę Ministrów 14 lutego 2017 roku, <https://www.gov.pl/web/fundusze-regiony/informacje-o-strategii-na-rzecz-odpowiedzialnego-rozwoju> [dostęp: 20.11.2020].
9. Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku, Uchwała nr 105 Rady Ministrów z dnia 24 września 2019 r.
10. Strategiczne Studium Lokalizacyjne Inwestycji Centralnego Portu Komunikacyjnego, Warszawa, styczeń 2020, <https://www.cpk.pl/pl/inwestycja/o-ssl> [dostęp: 25.11.2020].
11. Transport – wyniki działalności, roczniki GUS z roku 1990, 1995, 2000, 2005, 2010, 2015, 2018 i 2019.
12. Ustawa o Centralnym Porcie Komunikacyjnym z dnia 10 maja 2018 r., Dz.U. 2018 r. poz. 1089; zm. Dz.U. z 2019 r., poz. 630.
13. Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, Dz.U. 2011, nr 5, poz. 13.
14. Ustawa z dnia 9 stycznia 2020 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw, Dz.U. 2020, poz. 462.
15. Wróbel I.: *Kierunki zmian polskiej infrastruktury transportowej, ze szczególnym uwzględnieniem transportu kolejowego – część I*, Prace Instytutu Kolejnictwa, 2020, z. 163.
16. https://www.cupt.gov.pl/images/Zmieniamy_Polsk%C4%85_Kolej.pdf [dostęp: 20.11.2020].
17. <https://www.gov.pl/web/infrastruktura/kolej-plus-z-podpisem-prezydenta> [dostęp: 20.11.2020].
18. <https://www.gov.pl/web/infrastruktura/program-inwestycji-dworcowych-nabiera-rozpedu> [dostęp: 26.11.2020].
19. <https://www.gov.pl/web/infrastruktura/program-kolej-plus--pkp-plk-rozpoczyna-analize-wnioskow> [dostęp: 26.11.2020].
20. <https://www.gov.pl/web/infrastruktura/rozpoczyna-sie-ii-etap-kolei-plus> [dostęp: 03.12.2020].
21. <https://www.polskieradio24.pl/42/259/Artykul/23-59894,PKP-wybuduje-dworce-inne-od-wszystkich-Beda-eko-i-przyjazne-dla-podroznych> [dostęp: 26.11.2020].
22. <https://www.transport-publiczny.pl/wiadomosci/nowy-dworzec-kolejowy-w-bielsku-podlaskim-otwarty-dla-pasazerow-65041.html> [dostęp: 26.11.2020].
23. <https://www.transport-publiczny.pl/wiadomosci/pkp-sa-wybuduja-20-dworcow-systemowych-jest-umowa-z-wykonawca-60752.html> [dostęp: 20.11.2020].