

**WIZJA STRUKTURY TRANSPORTU
ORAZ ROZWOJU SIECI
TRANSPORTOWYCH DO ROKU 2033
ZE SZCZEGÓLNYM UWZGLĘDNIENIEM ROZWOJU
KOMUNIKACJI KOLEJOWEJ**

doc. dr hab. Zbigniew Taylor

Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania im. S. Leszczyckiego
Polska Akademia Nauk

SPIS TREŚCI:

1. CEL I ZAŁOŻENIA EKSPERTYZY	89
1.1. Cel i zakres opracowania	89
1.2. Założenia	89
2. STAN OBECNY	90
3. SIEĆ KOLEJOWA	92
3.1. Modernizacja istniejącej sieci	92
3.2. <i>Rail Baltica</i>	94
3.3. Budowa kolei wielkich prędkości.....	96
4. TERMINALE TRANSPORTU INTERMODALNEGO	97
5. SIEĆ DROGOWA	98
5.1. System opłat	104
6. PODSUMOWANIE	105
LITERATURA	107
ZAŁĄCZNIK 1	108

1. Cel i założenia ekspertyzy

Sieć transportowa jako podstawowy element infrastruktury technicznej odgrywa zasadniczą rolę w zagospodarowaniu przestrzennym kraju. Sieć ta powstawała stopniowo, zwłaszcza w ciągu ostatnich dwóch stuleci, w różnych warunkach geopolitycznych i co najwyżej była dostosowywana do bieżących potrzeb przewozowych. Jednakże, żadna z koncepcji przebudowy sieci nie doczekała się pełnego wdrożenia. W rezultacie, w wyniku ciągłego niedoinwestowania ani sieć kolejowa, ani drogowa nie odpowiada aktualnym, a tym bardziej przyszłym potrzebom dynamicznie rozwijającego się kraju.

Rola systemu transportowego w zagospodarowaniu przestrzennym Polski nie maleje a rośnie, ze względu na konieczność zapewnienia coraz większej efektywności i elastyczności, a to z kolei z powodu zmieniającej się sytuacji otoczenia (Śleszyński 2007). Zachodzi tutaj oczywista sprzeczność między inercją systemu, zwłaszcza sieci transportowej, a zachodzącymi zmianami środowiska, w którym sieć ta ma funkcjonować.

1.1. Cel i zakres opracowania

Głównym celem ekspertyzy jest przedstawienie planowanych powiązań transportowych, przede wszystkim kolejowych i drogowych, widzianych w kontekście obserwowanych i potencjalnych powiązań społeczno-ekonomicznych. Założone rozmiary opracowania (10–15 stron) narzucają pominięcie pozostałych gałęzi transportu, które jednak będą wzmiankowane w ekspertyzie. Pomija się bardzo istotne rozwiązania organizacyjne polskiego transportu, takie jak organizacja i zarządzanie kolejną w Polsce.

Wychodząc z założenia, że aktywność ludzka i gospodarcza skupia się w obszarach zurbanizowanych, głównie w dużych miastach, przedmiotem analizy są ważniejsze powiązania między ośrodkami miejskimi, a także z krajami sąsiednimi. W ekspertyzie pomija się natomiast powiązania niższego rzędu, zwłaszcza lokalne (na przykład w zakresie transportu miejskiego). Uważa się, że dla większości połączeń najistotniejszym kryterium jest zaspokojenie popytu wewnętrznego, później powiązań z sąsiadami (potrzeby polskiego handlu zagranicznego), dopiero następnie potrzeb tranzytowych (Komornicki i Śleszyński 2007). Wyjątki od tej kolejności są stosunkowo nieliczne, ale – w uzasadnionych przypadkach – powinniśmy je jednak brać pod uwagę w dobrze pojętym interesie zarówno własnym, jak i unijnym (np. Rail Baltica, czy Via Baltica).

1.2. Założenia

Ekspertyza jest opracowaniem autorskim, opracowywanym dla dwóch horyzontów czasowych, dla lat 2013–15 (perspektywa średniookresowa) i dla roku 2033 (perspektywa długookresowa). Znaczna część inwestycji planowanych do 2013–15 r. ma już swoje źródło finansowania i jest umieszczona wśród priorytetów inwestycyjnych Ministerstwa Transportu, rozmaitych instytucji i agencji rządowych (jak Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad) oraz spółek z wyłącznym lub przeważającym udziałem Skarbu Państwa (jak zarządca infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe SA). W tej sytuacji starano się, o ile to możliwe, uwzględnić ustalone już priorytety inwestycyjne, zmieniając lub modyfikując je w możliwie niewielkim stopniu. W każdym przypadku odstępstwa od przyjętych priorytetów są zasy-

gnalizowane. Trzeba również pamiętać, że priorytety te powinny być zgodne z *Koncepcją Przestrzennego Zagospodarowania Kraju na lata 2008–2033*, opracowaną przez Ministerstwo Rozwoju Regionalnego w 2007 r., z Programem Operacyjnym Infrastruktura i Środowisko na lata 2007–2013, przede wszystkim w zakresie priorytetu VII – „Transport przyjazny środowisku” (kolejowy, morski, miejski, intermodalny i wodny śródlądowy), a także z projektami Transeuropejskiej Sieci Transportowej (TEN-T) Unii Europejskiej.

Generalną wadą wszystkich projektów (por. np. *Program budowy dróg krajowych na lata 2007–2015* lub zamierzenia wynikające z *Raportu rocznego PKP Polskie Linie Kolejowe SA 2006*) jest ich segmentacja na drobne fragmenty, które nie pozwalają na zorientowanie się, czy po ich realizacji połączenie zostanie w pełni, czy tylko częściowo zmodernizowane, względnie zbudowane. Nie wchodząc w szczegóły, dyskusyjny wydaje się również podział środków na kategorie zadań inwestycyjnych. I tak, w *Programie budowy dróg krajowych na lata 2007–2015* przewiduje się wydatki na autostrady na łączną kwotę 20 272 mln, podczas gdy na prace przygotowawcze i nadzory – aż 15 013 mln, a na rezerwę programową oraz rezerwę na kaucje gwarancyjne i spory sądowe jeszcze więcej, gdyż 24 738 mln zł! Czy te proporcje są właściwe?

Wizja rozwoju transportu do roku 2033 pozwala na uwzględnienie większych zmian w strukturze sieci kolejowej i drogowej, co czyni się w niniejszej ekspertyzie. Okres 25 lat pozwala na zbudowanie w miarę nowoczesnej sieci transportowej, zbliżonej pod względem parametrów technicznych do bardziej rozwiniętych krajów UE. Równocześnie trzeba pamiętać, że zwlekanie z budową nowoczesnej sieci drogowej i przynajmniej dwóch linii kolei wielkich prędkości może okazać się dla Polski wręcz katastrofalne. Różne fundusze pomocowe z UE nie będą napływać do naszego kraju stale, wręcz przeciwnie, będą ograniczane w miarę rozszerzania UE i przyjmowania doń nowych, biedniejszych krajów. Może również okazać się, że w niedalekiej przyszłości priorytety Unii zmienią się i, zamiast rozwoju infrastruktury, ważniejsze staną się na przykład badania naukowe i wdrażanie nowych technologii, czyli gospodarka oparta na wiedzy.

Kryterium ekonomiczne jest ważne, ale nie jedyne, które powinno uwzględniać się w proponowanych uzupełnieniach sieci transportowej Polski. Ważne są również inne kryteria, np. społeczne czy ekologiczne. Równocześnie należy pamiętać, że wszystkie inwestycje infrastrukturalne są nadzwyczaj kosztowne, a zarazem długotrwałe. Na przykład, ponemieckie autostrady na Dolnym Śląsku (A4/A18) i w okolicy Szczecina (A6) pochodzące z lat 40. ub. wieku rozpoczęto przebudowywać dopiero po 60 latach! Stąd tak istotne jest właściwe trasowanie, kolejność budowy i odpowiednia jakość dróg, gdyż dotychczasowe doświadczenia nie napawają optymizmem, zarówno jeśli chodzi o kolejność, jak i standard oddawanych inwestycji.

2. Stan obecny

Politykę transportową państwa w ciągu ostatnich 18 lat należy ocenić jednoznacznie negatywnie: była nieudolna, niekonsekwentna i niekompetentna, zwłaszcza w zakresie budowy i utrzymania infrastruktury (Taylor 1997a, 2002, 2004). „Nie została stworzona sieć nowoczesnej infrastruktury w żadnym z podstawowych rodzajów transportu” (Węclawowicz i inni 2006, s. 76). Dominowały (i nadal dominują, chociaż w okrojonej postaci) koncepcje budowy sieci autostrad z przełomu lat 60. i 70., zupełnie nie przystające do współczesnych realiów, a tym bardziej

do wizji rozwoju Polski jako kraju nowoczesnego, wysoko rozwiniętego, aktywnego członka UE. Proponowaną sieć można, co najwyżej, uważać za niepełny szkielet, a nie układ docelowy. Jednocześnie dopuszczono do dekapitalizacji majątku trwałego, przede wszystkim kolei, ale także dróg kołowych, na skalę niespotykaną u żadnego z naszych sąsiadów.

Koncepcje rozwoju sieci do r. 1989 były podporządkowane strategicznym celom RWPG i Układu Warszawskiego, według których Polska stanowiła rodzaj „pomostu” między wschodem i zachodem. Szachownicowy układ w znacznej mierze został powielony w systemie europejskich korytarzy CEMT/TINA. Zasadniczą wadą obu układów jest supremacja potrzeb zewnętrznych (kiedyś RWPG, obecnie UE) przy jednoczesnej marginalizacji wewnętrznego popytu na transport (Komornicki, Śleszyński i Węclawowicz 2006). Tymczasem popyt wewnątrz krajowy powinien być traktowany jeśli nie priorytetowo, to przynajmniej równorzędnie z tranzytem przez Polskę. Żaden kraj nie buduje najpierw sieci dróg w celu zaspokojenia popytu zewnętrznego, lecz albo stara się wpierw połączyć największe krajowe ośrodki miejskie, albo pogodzić obydwa cele (tj. popyt krajowy i zagraniczny) równocześnie.

Sieć TINA z dniem akcesji Polski do UE została formalnie przekształcona w Transeuropejską Sieć Transportową (TEN-T), która po upływie okresów przejściowych powinna spełniać wysokie parametry techniczne. W przypadku dróg kołowych dotyczą one dostosowania dróg do nośności 115 kN/oś¹. Kwestia wyboru drogi (autostrada, droga ekspresowa jednolub dwujezdniowa, droga niższego rzędu) pozostaje decyzją wewnętrzną każdego państwa członkowskiego, w zależności od obecnych i przewidywanych potoków ruchu. Zdaniem piszącego, typ i rodzaj drogi powinien być precyzyjnie określony w KPZK, a nie pozostawać do decyzji urzędników ministerialnych. W przeciwnym razie, w imię pozornych oszczędności, zbudujemy sieć o relatywnie niskich parametrach technicznych. Przykładem może być oddana do użytku w 2007 r. autostrada A4 na odcinku od Wrocławia do Krzywej, którą zmodernizowano jako drogę dwujezdniową dwupasmową, w dodatku pozbawioną pasa awaryjnego. W rezultacie, odcinek stał się jedną z najmniejbezpiecznych dróg w Polsce, mimo formalnego ograniczenia prędkości do 110 km/h. Wspomniany odcinek jako wspólny dla A4 i A18, a w przyszłości również A8, powinien zostać zbudowany od razu jako trzypasmowy z pasem awaryjnym, tym bardziej że nie byłoby tutaj poważniejszych problemów z wywłaszczeniem – autostrada przebiega bowiem przez grunty będące własnością Skarbu Państwa (b. PGR-y). Przyszłe poszerzenie odcinka wydaje się nieodzowne i będzie nadzwyczaj kosztowne, gdyż wymagające przebudowy wszystkich mostów i wiaduktów wzdłuż i w poprzek autostrady.

W ramach sieci TEN-T przez Polskę przebiegają 4 korytarze paneuropejskie. Obecnie proces wyznaczania korytarzy uważa się za zakończony, a UE postanowiła skupić się na realizacji celów dotyczących budowy i modernizacji istniejącej sieci TEN-T. W celu dalszego zawężenia zakresu działalności, Parlament Europejski i Rada podjęły decyzję nr 884/2004/EC o kryteriach wyboru i liście 30 projektów priorytetowych na sieci TEN-T. Trzy projekty priorytetowe dotyczą Polski:

- nr 23 – linia kolejowa Gdańsk–Warszawa–Brno/Bratysława/Wiedeń;
- nr 25 – autostrada Gdańsk–Brno/Bratysława/Wiedeń;
- nr 27 – *Rail Baltica* Warszawa–Kowno–Ryga–Tallin–Helsinki.

¹ Większość dróg w Polsce jest dostosowana do nacisku 80 kN/oś lub 100 kN/oś. Do nacisku 115 kN/oś dostosowanych jest tylko 2191 km dróg, w tym w ramach sieci TEN-T – 1071 km. W *Traktacie Akcesyjnym* do UE Polska zobowiązała się do posiadania w 2011 r. 2500 km dróg o nacisku 115 kN/oś (*Program budowy dróg krajowych na lata 2007–2015*, 2007, s.4). Dla porównania, drogową sieć TEN-T obejmuje w Polsce 4816 km dróg.

Warto zauważyć, że – w odróżnieniu od wcześniejszych – wszystkie priorytety obejmują połączenia południkowe, co z punktu widzenia interesów UE, jak i Polski wydaje się bardziej korzystne. Oznacza to również, że UE nie będzie nalegać na realizację połączeń, które nie są dla nas najpilniejsze, choćby ze względu na niewielkie potoki ruchu. Niemniej, proponowana przez Ministerstwo Transportu sieć infrastruktury wykazuje wyraźne rozbieżności, jeśli chodzi o efektywną sieć połączeń między najważniejszymi ośrodkami miejskimi generującymi PKB (wielobok: Warszawa–Kraków–GOP–Wrocław–Poznań–Bydgoszcz, z Łodzią w centrum) i zgodną z naturalnymi kierunkami ciężarów. Co więcej, w tym zakresie widoczne jest ignorowanie szczegółowych analiz naukowych, jako niezgodnych z wizją transportu lansowaną przez praktyków.

3. Sieć kolejowa

3.1. Modernizacja istniejącej sieci

Generalnie należy zgodzić się z proponowanym przez zarządcę infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe SA (PLK) kierunkiem modernizacji sieci normalnotorowej. Niemniej, skala projektów do roku 2013/15 powinna być znacząco większa, biorąc pod uwagę wieloletnie zaniedbania w zakresie utrzymania infrastruktury kolejowej. Niepokojącym zjawiskiem jest też wspomniana już fragmentacja projektów modernizacyjnych, niejednokrotnie uniemożliwiająca ocenę, czy dana linia została już zmodernizowana w pełni, czy tylko częściowo. Przykładem może być linia E20 między Warszawą i Poznaniem, na której w zasadzie zmodernizowano nawierzchnię, ale budynki stacyjne i perony tylko w niewielkiej części.

Zgodnie z *Raportem rocznym PKP Polskie Linie Kolejowe SA 2006* modernizacji mają podlegać przede wszystkim linie magistralne rozchodzące się promieniście z Warszawy w kierunku Katowic (prędkość docelowa na CMK Grodzisk Maz.–Zawiercie $V=250$ km/h), Poznania i Szczecina, z Poznania do Kunowic, z Poznania do Wrocławia, z Warszawy do Białegostoku ($V=200$ km/h). Linie Warszawa–Gdynia, Psary (CMK)–Kraków, Zawiercie–Katowice–Zebrzydowice i Katowice–Kraków–Rzeszów mają zostać zmodernizowane do prędkości 160/200 km/h. Kilka linii ma zostać zmodernizowane do prędkości 160 km/h: Świnoujście–Szczecin, Poznań–Inowrocław, Zgorzelec–Wrocław–Katowice, Rzeszów–Przeworsk, Grodzisk Maz.–Łódź, Koluszki–Idzikowice (CMK), Warszawa–Radom, Warszawa–Dorohusk, Warszawa–Terespol, Białystok–Trakiszki (*Rail Baltica*). Pozostałe, zmodernizowane linie mają znaczenie przede wszystkim w ruchu towarowym (jak magistrala nadodrzańska, magistrala węglowa, Poznań–GOP, Łowicz–Łuków) i mają zostać przystosowane do prędkości 120 km/h. W sumie, większość modernizowanych do 2013 r. linii jest objęta umowami międzynarodowymi AGC (Umowa europejska o głównych międzynarodowych liniach kolejowych: E20, E30, E59, E65 i E75) i AGTC (Umowa europejska o ważnych międzynarodowych liniach transportu kombinowanego i obiektach towarzyszących: CE20, CE30, CE59 i CE65). Po 2013 r. zakres modernizacji jest nieco szerszy, ale PLK nie przewidują modernizacji większości z pozostałych linii, a dodatkowo istnieją sprzeczności między różnymi źródłami w tym zakresie.

PLK przewidują po 2014 r. budowę zaledwie jednego nowego 50-kilometrowego odcinka z Podłęża (Krakowa) do Piekieleka na linii Chabówka–Nowy Sącz, który poprawi spójność sieci w południowej Polsce (docelowa $V=200$ km/h). W celu poprawienia spójności sieci autor proponuje ponadto zbudowanie nowego 40-kilometrowego odcinka Busko Zdrój–Żabno.

Pozostałe, proponowane przez autora uzupełnienia sieci polegają na wznowieniu ruchu na liniach zamkniętych (nie rozebranych), względnie odbudowę linii rozebranych (np. Sokołów Podlaski–Małkinia). Na szczęście, linii zamkniętych² i rozebranych nie ma wiele i odtworzenie ich nie będzie bardzo kosztowne. W sumie proponuje się wznowienie ruchu na liniach o łącznej długości 521 km (tab. 1., rys. 1.). Już obecnie gęstość sieci normalnotorowej w Polsce wynosi 6,4 km/100 km² i jest niższa niż w sąsiednich krajach UE. Problem polega na tym, że zarządca infrastruktury PKP PLK działa bez jakiegokolwiek planu docelowego i zamyka poszczególne odcinki, czyniąc sieć coraz mniej spójną. Stąd najpilniejszą sprawą jest zaprzestanie dalszej dewastacji sieci w majestacie prawa.

Tab. 1. Linie normalnotorowe przewidziane do wznowienia ruchu lub budowy.

Linia / odcinek do wznowienia ruchu	Długość (km)
Nidzica–Wielbark–Szczytno	64
Czerwony Bór–Sokoły	40
Wrocław Psie Pole–Trzebnica (linia samorządowa)	20
Kolbuszowa–Ocice	38
Kalisz Pomorski Miasto–Wierzchowo Pomorskie	28
Jelenia Góra–Karpacz	17
Raławice Śląskie–Baborów	29
Gołańcz–Kcynia	15
Hajnówka–Białowieża Pałac	24
Bytów–Korzybie	48
Kartuzy–Lębork	60
Ostrów Mazowiecki–Ostrołęka	34
Sokołów Podlaski–Małkinia	38
Radzyń Podlaski–Łuków	23
Łowyn–Zbąszyń	31
Sieraków Wlkopolski–Szamotuły	41
Ogółem	521
Linie projektowane (nieistniejące)	
Podłęże–Piekietko	50
Linia / odcinek do wznowienia ruchu	
Busko Zdrój–Żabno	40
Ogółem	90

Drugim niezwykle istotnym zagadnieniem jest dokończenie elektryfikacji kolei w Polsce (tab. 2.). W literaturze wskazuje się na celowość elektryfikacji jeszcze kilku linii, łączących zelektryfikowane już połączenia (np. granica państwa–Kostrzyn–Tczew, Korsze–Ełk, Dębi-

² Zamknięcie jest aktem administracyjnym i nie oznacza likwidacji nawierzchni. Szerzej patrz: Z. Taylor (2007).

ca–Chmielów) i odcinków przygranicznych (np. Węgliniec–Zgorzelec, Bogaczewo–Braniewo–granica państwa, Korsze–Skandawa–granica państwa). Koszty elektryfikacji tych linii i odcinków będą znacznie niższe niż dotychczasowych, ze względu na możliwość wykorzystania istniejących urządzeń, takich jak podstacje trakcyjne, elektrowozownie, warsztaty itp. (Taylor 2007). Ogółem proponuje się elektryfikację linii i odcinków o łącznej długości 1388 km (tab. 2., rys. 1.).

Tab. 2. Linie przewidziane do elektryfikacji.

Linia / odcinek	Długość (km)
granica państwa–Kostrzyn–Krzyż–Piła–Chojnice–Tczew	242
Bogaczewo–Braniewo–granica państwa	49
Korsze–Skandawa–granica państwa	33
Korsze–Elk	99
Elk–Olecko–Suwałki	71
Suwałki–Trakiszki–granica państwa Lublin–Stalowa Wola Rozwadów Rzeszów–Ocice	29 103 68
Rzeszów–Jasło	70
Jasło–Zagórz–Łupków–granica państwa	117
Dębica–Chmielów	63
Węgliniec–Zgorzelec–granica państwa	28
granica państwa–Zasieki–Żagań–Miłkowice	114
Legnica–Jaworzyna Śląski–Kamieniec Żąbkowicki–Nysa–Kędzierzyn Koźle	219
Rabka Zdrój–Marcinkowice	66
Tarnów–Żabno	17
Ogółem	1388

Istniejąca sieć trakcyjna jest przystosowana do różnych prędkości jazdy pociągów (w większości, gdyż w 70,8% do 120 km/h), maksymalnie jednak do 160 km/h, przy założeniu, że pozwala na to istniejąca nawierzchnia. Natomiast pierwszy pilotażowy, zmodernizowany odcinek sieci trakcyjnej, przystosowany do prędkości 200 km/h zbudowano na odcinku Góra Włodowska–Psary Centralnej Magistrali Kolejowej. Cechą charakterystyczną sieci trakcyjnej jest różnorodność rozwiązań konstrukcyjnych. Na początku XXI wieku. stosowanych było 28 różnych rozwiązań. Niezmiernie ważnym zagadnieniem jest również modernizacja istniejącej sieci trakcyjnej, której część pochodzi jeszcze z lat 60. ubiegłego wieku.

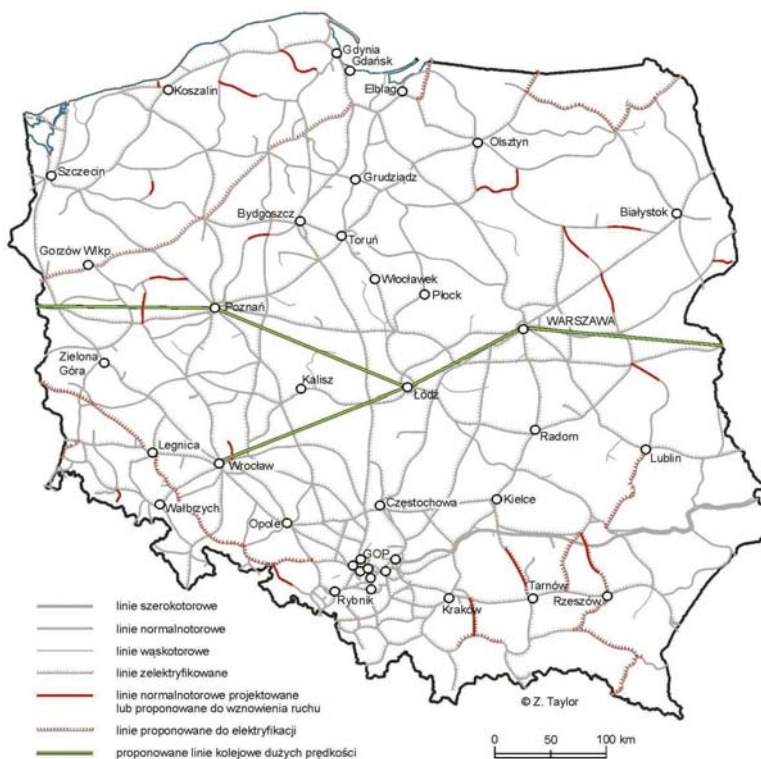
3.2. Rail Baltica

Jest to największe, kompleksowe przedsięwzięcie modernizacyjne na sieci kolejowej i jako priorytet UE powinno być zrealizowane jak najszybciej³, w każdym razie przed wybudowaniem *Via Baltica*. Jest mało prawdopodobne, aby PLK zdecydowały się na budowę całkiem

³ Według informacji zawartych w *Raporcie rocznym PKP Polskie Linie Kolejowe SA 2006 modernizacja Rail Baltica* miałyby nastąpić dopiero po roku 2013.

nowego połączenia kolejowego między Warszawą a Litwą. Raczej projekt ten ograniczy się do modernizacji istniejących połączeń, przy czym rozpatruje się dwa warianty polskiego odcinka: (1) Warszawa–Białystok–Sokółka–Augustów–Suwałki–Trakiszki oraz (2) Warszawa–Białystok–Ełk–Olecko–Suwałki–Trakiszki.

Rys. 1. Propozycja sieci kolejowej Polski w 2033 roku.



Oba warianty przebiegają przez obszary wrażliwe ekologicznie, ale pierwszy z nich, przez Augustów, w zdecydowanie większym stopniu narusza takie obszary. Odcinek Białystok–Ełk jest zelektryfikowany na całej długości (103 km), a ponadto łatwiej można pobudować drugi tor bez wykonywania robót ziemnych (do 1945 r. istniał drugi tor na całej 302-kilometrowej długości od granicy państwa k. Skandawy przez Korsze, Ełk, Białystok do granicy k. Czeremchy). Odcinek przez Sokółkę jest zelektryfikowany na długości 41 km (drugi tor został również przez Armię Czerwoną rozebrany w 1945 r. i nieodbudowany), ale dalej linia biegnie jako jednotorowa aż do granicy z Litwą. W wariantcie drugim łatwiejsze będą wykupy ziemi, ponieważ linia przez Ełk przebiega w większej części przez tereny będące własnością Skarbu Państwa. W tym wariantcie większy jest ruch pasażerski ze względu na istniejące ośrodki miejskie (Grajewo, Ełk, Olecko) niż na odcinku Białystok–Sokółka–Augustów–Suwałki, co może sprzyjać większej opłacalności połączenia. Modernizacja linii Białystok–Ełk przyczyniłaby się do lepszego skomunikowania Białegostoku z Olsztynem, portami Gdańska i Gdyni, obwodem kaliningradzkim i Litwą. Linia przez Sokółkę i Augustów praktycznie łączy tylko

Białystok z Litwą. Niemniej, wariant przez Elk będzie wymagał dobudowania drugiego toru, łącznika w pobliżu Olecka i również zelektryfikowania całego odcinka Elk–Suwałki–Trakiszki. W najgorszym stanie technicznym jest końcowy, wspólny dla obu wariantów, odcinek od Suwałk do granicy (ograniczenie prędkości do 40–60 km/h).

Reasumując, wydaje się że wariant przez Elk jest korzystniejszy i całość *Rail Baltica* mogłaby zostać zmodernizowana w czasie 1,5–2 lat, łącznie z budową terminala intermodalnego w Trakiszkach, przystosowanego do obsługi ciężarówek (patrz: Terminale transportu intermodalnego). Budowa ww. terminala jest konieczna, gdyż w tak krótkim czasie nie powstanie *Via Baltica* o standardzie autostrady. Dodatkowo, zalecany wariant powinien zostać połączony z modernizacją (dobudowa drugiego toru) i elektryfikacją 99-kilometrowego odcinka Elk–Korsze. Wtedy otrzymalibyśmy dwutorowy zelektryfikowany ciąg od granicy z Litwą przez Elk, Olsztyn, Poznań do granicy z Niemcami umożliwiającą w miarę bezkolizyjny transport ciężarówek, a nie tylko połączenie republik nadbałtyckich z Warszawą.

3.3. Budowa kolei wielkich prędkości

Zgodnie z planami w latach 2008–2012 (*Raport roczny PKP Polskie Linie Kolejowe SA 2006*, s. 14), PLK zamierza przystąpić do przygotowania budowy linii dużych prędkości o wartości kosztorysowej 80 mln €. Nie jest to dobra wiadomość, gdyż zarządca infrastruktury mający kłopoty z realizacją innych, dużo prostszych projektów, nie powinien zajmować się przygotowaniem tak skomplikowanej inwestycji. Dotychczasowe dokonania PLK nie gwarantują powodzenia tak kosztownej inwestycji. Organizacją budowy i eksploatacją linii kolei dużych prędkości powinna się zajmować specjalnie w tym celu powołana spółka, wydzielona na podobnych zasadach, jak na przykład Linia Hutnicza Szerokotorowa. A zatem zarówno infrastruktura, jak i działalność przewozowa powinna podlegać jednemu podmiotowi.

Budowa linii kolei wielkich prędkości powinna się rozpocząć od odcinka Warszawa–Łódź (a nie w dowolnym miejscu jak w przypadku autostrady A2), a następnie zostać przedłużona z Łodzi prostolinijnie do Wrocławia (rys. 1.). W ten sposób Wrocław po raz pierwszy w historii otrzyma przyzwoite połączenie kolejowe z Warszawą. Zgodnie z zasadami sztuki każdą drogę (w tym wypadku żelazną) o znacznych nakładach kapitałowych prowadzi się możliwie prostolinijnie tak, aby relatywnie obniżyć koszty eksploatacji (i tak będą niemałe). Następnie należy wybudować połączenie Łodzi z Poznaniem (prostolinijnie, a nie przez Kalisz, jak sugeruje PLK) i przedłużyć je w kierunku Berlina. W ten sposób do roku 2033 powinien powstać szkielet kolei wielkich prędkości.

Przed przystąpieniem do budowy należy uzgodnić ze stroną niemiecką typ i rodzaj szybkiej kolei, co może nie być łatwe, gdyż Niemcy zechcą sugerować wprowadzenie kolei typu *ICE*. Polska powinna starać się o wprowadzenie francuskiego systemu *TGV*, który jest najnowocześniejszy na świecie i sprawdza się poza Francją (np. w Hiszpanii, Belgii, W. Brytanii, Korei Południowej). Druga sprawa wymagająca uzgodnienia to możliwość wykorzystania istniejących dworców kolejowych w Warszawie, Łodzi, Wrocławiu i Poznaniu. Uważam, że potrzebne jest ustawowe zagwarantowanie możliwości korzystania kolei typu *TGV* z istniejących dworców (mimo odrębnego szlaku), co spowoduje, że szybka kolej będzie uzupełnieniem istniejącej sieci, mimo oddzielnego zarządcy-właściciela. Dotychczasowe doświadczenia polskich kolejowych przewoźników pasażerskich z wprowadzeniem bardzo prostych spraw, np. w zakresie wspólnego biletu, nie napawają optymizmem w tym zakresie.

Po wybudowaniu wspomnianych linii można zastanawiać się nad przedłużeniem linii na wschód od Warszawy w kierunku Mińska i Moskwy. Oczywiście wspomniane kraje muszą być tym zainteresowane, a UE skłonna do pokrycia większości kosztów, co jest raczej mało prawdopodobne. Inna możliwość rozbudowy to przedłużenie linii z Wrocławia do Pragi czeskiej. Dotychczasowe połączenia, zwłaszcza po stronie Republiki Czeskiej nie należą do nowoczesnych.

4. Terminale transportu intermodalnego

Istniejące w Polsce terminale transportu intermodalnego w zasadzie przystosowane są do przeładunku kontenerów, a terminale morskie i śródlądowy w Małaszewiczach – także do ładownych nadwozi wymiennych, naczeł i przyczep samochodowych. Pięć z nich (Gliwice, Kobylnica k. Poznania, Małaszewicze, Mława, Żurawica) należy do PKP Cargo SA, reszta (Gądkki k. Poznania, Gdańsk Wiślany, Gdynia Port, Kraków Prokocim, Łódź Olechów, Poznań Franowo, Pruszków, Sławków Płd., Sosnowiec Płd., Szczecin Port Centralny, Świnoujście, Warszawa Główna Towarowa, Warszawa Praga i Wrocław Brochów) ma innych właścicieli. Większość z nich znajduje się na lub w pobliżu linii AGTC.

Jest zdumiewające, że mimo upływu 18 lat, nie rozwinął się w Polsce transport ciężkich ciężarówek koleją. Być może zaważyły tutaj niedobre doświadczenia płynące z wprowadzenia w 1994 r. pierwszego połączenia Rollende StraÙe z Gądek k. Poznania do Hanoweru w Niemczech. Połączenie było realizowane we współpracy PKP i DB, ale było źle pomyślane od strony marketingowej i ekonomicznej: odległość ok. 400 km była zbyt mała, a opłaty za przewóz zbyt duże i po kilku miesiącach z przewozów zrezygnowano. Na podstawie rozmów przeprowadzonych w połowie lat 90. w ówczesnym MTiGM autor odniósł wrażenie, że główną przyczyną był jednak brak woli politycznej do wprowadzenia takich połączeń, gdyż korzyści są ewidentne. Ciężarówki wożone koleją nie niszczą dróg, zwłaszcza o słabej nawierzchni, nie zanieczyszczają powietrza, nie powodują hałasu, nie przyczyniają się do wzrostu kongestii na drogach i wypadkowości. Dodatkowo, może to być usługa przynosząca wymierne korzyści ekonomiczne przewoźnikom, np. spółce PKP Cargo⁴. W warunkach polskich, gdzie wolumen ładunków przewożonych koleją spadł od roku 1990 drastycznie, przewoźnikom powinno zależeć na pozyskaniu nowych klientów. Mogłoby tu wystąpić zjawisko synergii, czyli osiągnięcie wspólnych korzyści dzięki wykorzystaniu istniejącej (w większości zelektryfikowanej) sieci kolejowej i terminali. Z drugiej strony, potencjał przewozowy kolei jest wykorzystywany tylko częściowo, podstawowa sieć połączeń jest względnie dobra, a drogi kołowe w katastrofalnym stanie. Państwu powinno zależeć na maksymalnym wykorzystaniu kolei. Dodatkowo, w Polsce istniał i nadal istnieje, chociaż w większości w obcych rękach, przemysł taboru kolejowego o pięknych tradycjach, który miał i częściowo nadal ma trudności z pozyskiwaniem zamówień. Z powodzeniem mógłby produkować niskopodwoziowe platformy, służące do transportu ciężarówek.

Opłacalnych przykładów takiego transportu dostarczają nie tylko kraje wysoko rozwinięte dbające o jakość środowiska przyrodniczego, jak Szwajcaria i Niemcy, ale Republika Cze-

⁴ Obecnie rynek towarowych przewozów kolejowych w Polsce jest częściowo zderegulowany, zatem świadczeniem takich usług mogliby być zainteresowani inni przewoźnicy.

ska i Rumunia. Niektóre z tych krajów zdecydowały się nawet na import platform w trosce o przejęcie części przewozów przez kolej. Prędzej czy później i Polska zostanie zmuszona do podążania ich śladem, tym bardziej że jest to zgodne z priorytetem unijnym VII – „Transport przyjazny środowisku”. Dlatego, przed wybudowaniem nowoczesnej sieci autostrad i dróg ekspresowych, rekomenduje się budowę sześciu terminali przystosowanych do załadunku i wyładunku ciężarówek wzdłuż wschodniej granicy:

1. Braniewo przy granicy z obwodem kaliningradzkim;
2. Trakiszki przy granicy z Litwą;
3. Kuźnica Białostocka przy granicy z Białorusią;
4. Terespol przy granicy z Białorusią;
5. Dorohusk przy granicy z Ukrainą;
6. Medyka przy granicy z Ukrainą.

Pierwsze dwa terminale wymagają poprawienia końcowych odcinków dojazdowych, a zwłaszcza elektryfikacji krótkich odcinków. Niemniej, terminale takie mogłyby powstać w ciągu 1–2 lat, a mógłby je zbudować na przykład kapitał prywatny. Aby przedsięwzięcie było opłacalne, ciężarówki należałoby przewozić w kooperacji z kolejami obcymi do kilku miejsc docelowych na odległość nie mniejszą niż 800–1000 km, np. w pobliże granicy niemiecko-francuskiej lub do Włoch, według ustalonego rozkładu jazdy. Ciężarówki wjeżdżające na teren Polski powinny być ważone i wszystkie przekraczające dopuszczalną ładowność podlegałyby obowiązkowym przewozom koleją, zaś opłaty za przewóz powinny być tak skalkulowane, aby zachęcać do korzystania z tej formy transportu przewoźników drogowych. Pośrednią korzyścią dla państwa będzie oszczędność istniejących, jak i dopiero powstających dróg i lepsze wykorzystanie sieci kolejowej. Proponowanemu rozwiązaniu niewątpliwie będzie sprzyjała rosnąca cena paliw płynnych, a kolej w większości korzysta z energii elektrycznej wytwarzanej z węgla.

5. Sieć drogowa

Gęstość sieci drogowej w Polsce, w tym dróg publicznych o twardej nawierzchni (81,9 km/100 km²) jest zbliżona do średniej europejskiej. Dróg o nawierzchni ulepszonej, a więc przystosowanych do ruchu samochodowego, przypada 73,5 km/100 km² i wielkość ta powoli, aczkolwiek systematycznie, rośnie. Niestety, wskaźnik gęstości nie ilustruje ani stanu nawierzchni, ani jakości dróg. Zarówno utrzymanie dróg, jak i udział dróg najwyższych kategorii, a więc autostrad i dróg ekspresowych, jest w Polsce dalece niezadowalający. Autostrad mamy zaledwie 674 km, zaś dróg ekspresowych jedno- i dwujezdniowych – 312 km (dane GDDKiA za październik 2007 r.). Za drogę ekspresową uważa się drogę publiczną o ograniczonej dostępności, przeznaczoną wyłącznie do ruchu pojazdów samochodowych, wyposażoną w jedną lub dwie jezdnie posiadające wielopoziomowe skrzyżowania z przecinającymi ją innymi drogami transportu lądowego i wodnego, z dopuszczeniem wyjątkowo jednopoziomowych skrzyżowań z drogami publicznymi. Jak widać, definicja ta jest wyjątkowo nieprecyzyjna. Należy się zgodzić z P. Śleszyńskim (2007, s. 51), że dla ważniejszych połączeń nie powinno się poprzestawać na drogach ekspresowych, mających niższe parametry techniczne, lecz od razu budować autostrady. W polskiej praktyce, autostrady buduje się zazwyczaj jako drogi nowotrasowane, podczas gdy drogi ekspresowe powstają zazwyczaj w wyniku gruntownej przebudowy i modernizacji istniejących dróg.

W wizji rozwoju transportu skupimy się na najwyższych kategoriach dróg kołowych – autostradach i drogach ekspresowych dwujezdniowych (rys. 2.). Istotny jest zarówno ich przebieg (tab. 3. i 4.), jak i kolejność budowy. Jeśli chodzi o tę ostatnią, w pierwszej kolejności budowane powinny być odcinki najbardziej obciążone przewozami, zarówno osobowymi jak i towarowymi. Informacji na ten temat dostarczają badania ruchu, ale trzeba pamiętać, że badania ruchu dotyczą stanu teraźniejszego, a nie przyszłego⁵. Milcząco zakładamy zatem, że przewozy na badanych kierunkach w przyszłości pozostaną w podobnych proporcjach co obecnie. Założenie to obarczone jest dużym błędem, jako że mamy do czynienia ze stałym, ale zróżnicowanym przestrzennie, rozwojem motoryzacji w Polsce, a ponadto budowa drogi wyższej kategorii może powodować „ściągnięcie” (kanalizację) ruchu z otaczających terenów, czasem nawet w promieniu do kilkudziesięciu kilometrów. Poza tym, rozmaite czynniki gospodarcze i polityczne mogą wpływać na zmianę ciężarów, co również obserwujemy w Polsce. I tak, dotychczas uważany za jeden z priorytetowych odcinków autostrady A2, biegnący na wschód od Warszawy, stracił na znaczeniu w końcu lat 90. i może być budowany później niż polskie odcinki *Via Baltica* (dla której proponuje się oznaczenie A5) i *Via Intermarie*⁶ (A7). Przewozy na obu kierunkach wzrosły gwałtownie, zwłaszcza na pierwszym z nich, po przystąpieniu republik nadbałtyckich do UE.

Rys. 2. Propozycja sieci drogowej Polski w 2033 r.



⁵ W wartościach bezwzględnych średni dobowy ruch na drogach krajowych w Polsce w 2005 r. wynosił 8224 pojazdy na dobę i był wyższy o około 18% w porównaniu z rokiem 2000 (*Program budowy dróg krajowych na lata 2007–2015*, 2007, s. 5).

⁶ Według terminologii zaproponowanej przez M. Rościszewskiego (1997).

Tab. 3. Planowana sieć autostrad w Polsce do 2033 r.

Symbol	Przebieg	Długość (km)	Uwagi
A1	Gdańsk–Toruń–Łódź–GOP–Gorzyczki	582	całość w budowie lub planowana, z wyjątkiem istniejącego 16-km odcinka Tuszyn–Piotrków Trybunalski; autostrada ma znaczenie priorytetowe, m.in. dla portów Gdańska i Gdyni; powinna zostać ukończona do 2012 r.
A2	Świecko–Poznań–Stryków–obwodnica Warszawy–Kukuryki	ok. 800	długość bez obwodnicy Warszawy 682 km; istniejący odcinek Nowy Tomysł–Stryków; w budowie odcinek Nowy Tomysł–Świecko; priorytetowy jest odcinek od Strykowa do obwodnicy wraz z obwodnicą Warszawy; powinien zostać ukończony do 2012 r., reszta do 2033 r.
A3	Świnoujście–Szczecin–Legnica–Bolków–Lubawka/Jakuszyce	490	odcinek Bolków–Jakuszyce technicznie trudny do zrealizowania; rekomendacja: zakończenie polskiego fragmentu autostrady w Lubawce; budowę drogi należy rozpocząć od strony północnej, bardziej obciążonej przewozami; cała A3 powinna zostać ukończona do 2033 r.
A4/A18	Jędrzychowice/Olszyna–Wrocław–GOP–Kraków–Korczowa	818	istniejący odcinek Gołnice–Wrocław–GOP–Kraków–węzeł Wielicka częściowo w przebudowie, a częściowo wymaga modernizacji; całość ma znaczenie priorytetowe, powinna zostać ukończona do 2012 r.
A5	obwodnica Warszawy w ok. Wyszkowa–Budzisko	ok. 325	<i>Via Baltica</i> poprowadzona po nowej trasie, omijająca cenne przyrodniczo obszary Natura 2000, o znaczeniu priorytetowym; A5 powinna zostać ukończona do 2012 r.
A6	Kolbaskowo–Szczecin Dąbie	23	do modernizacji pozostał ok. 13 km odcinek, powinien zostać ukończony do 2010 r.
A7	obwodnica Warszawy w ok. Kołbieli–Lublin–Hrebenne	ok. 300	<i>Via Intermare</i> poprowadzona po nowej trasie; budowę należy rozpocząć od odcinka Warszawa–Lublin, do ukończenia w 2012 r., reszta do 2033 r.
A8	Piotrków Trybunalski–Wrocław–Bolków	ok. 300	nowa trasa o znaczeniu priorytetowym; odcinek Piotrków–Wrocław powinien zostać ukończony do 2012 r. reszta do 2015 r.; budowę należy rozpocząć od strony Piotrkowa Trybunalskiego
OGÓLEM		ok. 3638	
w tym:			
autostrady istniejące		674*	
do zbudowania do 2033 r.		2964	
pozostaje			

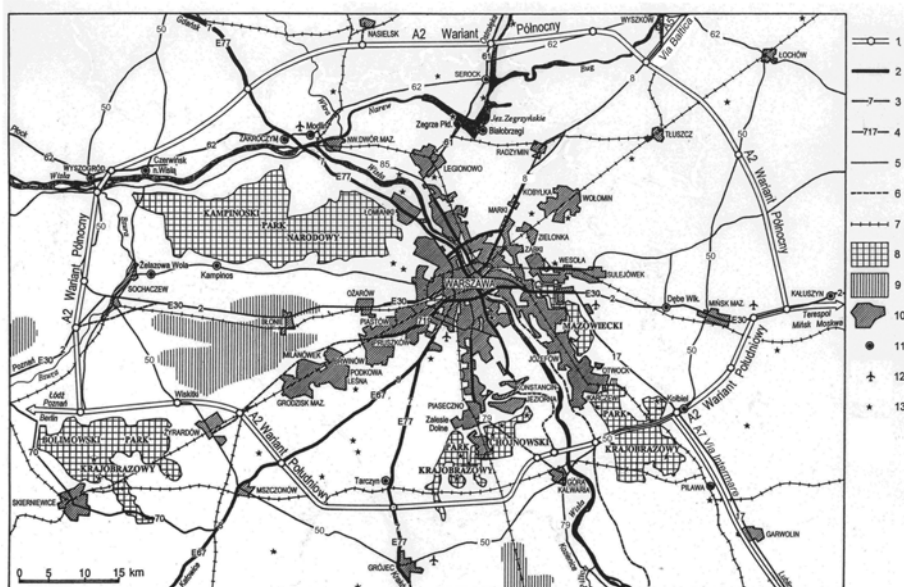
* Według danych GDDKiA.

Autostrada A1 Gdańsk–Gorzyczki jest jednym z trzech priorytetowych projektów na sieci TEN-T, przebiegających przez Polskę. Mimo niewielkiego zaawansowania, nie budzi większych kontrowersji odnośnie przebiegu (z wyjątkiem odcinka środkowego, który mógłby biec na zachód od Łodzi, a skrzyżowanie z A2 być zlokalizowane na zachód od węzła Emilia) i jako niezwykle ważna dla rozwoju portów Gdańska i Gdyni, powinna zostać ukończona do 2012 r. Istnieje 16-kilometrowy odcinek Tuszyn–Piotrków Trybunalski, most autostradowy przez Wisłę pod Toruniem (w ciągu jednej jezdni), a w budowie jest odcinek Pruszcz Gdański–Nowe Marzy k. Grudziądza. Niestety, wskutek opieszałości Ministerstwa Transportu, budowa pozostałych odcinków jest poważnie opóźniona i całkowicie nierealne jest zakończenie całości do 2010 r., jak to się planuje (*Program budowy dróg krajowych na lata 2007–2015*).

W ciągu najbliższych 6–8 lat należy dokończyć budowę autostrad A4 i A18 na całej długości oraz zbudować dużą obwodnicę autostradową Warszawy (której nie ma w planach GDDKiA) i dokończyć dwa brakujące odcinki A2 na zachód od stolicy: obwodnica–Stryków i Nowy Tomysł–Świecko (rys. 2.). Przy budowie A2 popełniono sporo błędów jeśli chodzi o kolejność budowy: zamiast rozpoczynać budowę od strony Warszawy, rozpoczęto ją od środkowego odcinka. Obecnie w budowie jest najbardziej zachodni odcinek, który zostanie ukończony wcześniej niż autostrada zbliży się do stolicy.

Budowa obwodnicy biegnącej w promieniu 25–55 km od centrum i dróg rozprowadzających ruch (rys. 3.) jest konieczna, bowiem Warszawa nie może stać się punktem końcowym A2 prowadzącej do Berlina. I nie chodzi tylko o podkreślenie roli stolicy. Już dzisiaj część polskich miast położonych w pobliżu granicy, zwłaszcza zachodniej, wykazuje większe powiązania z ośrodkami zagranicznymi niż z Warszawą (Śleszyński 2007, s. 38). Największe ośrodki zachodniej Polski (Szczecin, Poznań, Wrocław) ciążą w większym stopniu w kierunku Berlina, a częściowo Drezna i Pragi (Wrocław). Nie wchodząc w szczegóły, jest to potencjalne zagrożenie dla spójności terytorialnej Polski. Z drugiej strony, Warszawa jest siedzibą największej liczby dużych firm, w tym z kapitałem zagranicznym, jest też centrum administracyjnym, decyzyjnym i kontrolnym dla większości rodzajów działalności (w tym zarządzania). Stąd potencjalne powiązania z pozostałymi największymi ośrodkami polskimi powinny być priorytetem w planowaniu sieci dróg najwyższych kategorii. Tego priorytetu nie widać w oficjalnych propozycjach rządowych.

Rys. 3. Proponowana obwodnica autostradowa Warszawy: 1 – projektowane trasy wariantów A-2 z rozjazdami; 2 – trasy szybkiego ruchu, cztery pasma i więcej; 3 – drogi krajowe; 4 – drogi wojewódzkie; 5 – inne drogi; 6 – drogi wymagające budowy lub przebudowy; 7 – linie kolejowe; 8 – parki narodowe i krajobrazowe; 9 – obszary dobrych gleb (czarne ziemie); 10 – obszary zabudowy miejskiej; 11 – inne miejscowości; 12 – lotniska i lądowiska; 13 – rezerваты przyrody.



Źródło: Taylor Z. (1997b), uzupełnione.

Proponowana obwodnica pozostawia nienaruszony Kampinoski Park Narodowy, kompleks czarnych ziem koło Błonia, Parki Krajobrazowe Bolimowski i Chojnowski, a Mazowiecki Park Krajobrazowy przecina zaledwie w jednym miejscu. Natomiast wersja proponowana przez GDDKiA polega na zakończeniu autostrady A2 w węźle Konotopa (zachodnia Warszawa) i rozpoczęcie wschodniego odcinka w węźle Lubelska. Tym samym ruch tranzytowy, w tym ciężarowy, zostałby wprowadzony do miasta; taki przebieg jest sprzeczny z elementarnymi zasadami współczesnego projektowania autostrad. Jest kontynuacją projektów z lat 60. i 70. ub. w., kiedy autostrada miała przebiegać przez nieistniejący wówczas Ursynów. Przebieg ten budził wiele kontrowersji w społeczeństwie stolicy i nie został należyście rozwiązany, mimo upływu kilku dekad (Taylor 1997b). W celu wyciszenia protestów społecznych, GDDKiA – zamiast autostrady – proponuje obecnie budowę kilku tras ekspresowych, przebiegających przez stolicę, które (wbrew nazwie) nie mają nic wspólnego z obwodnicą. Są to miejskie drogi dwujezdniowe (np. S2 Konotopa–Puławska, S2 Puławska–Lubelska, S8 Konotopa–Powązkowska–Marki, S17 Marki–węzeł Zakręt), które w żaden sposób nie pozwolą na ominięcie stolicy przez ciężki transport towarowy. Mają być realizowane przez tzw. drogowe spółki specjalnego przeznaczenia („dssp”).

Budowa obwodnicy powinna być bezwzględnie ukończona przed zbliżeniem się A2 do stolicy. Poza ułatwieniem dla ruchu tranzytowego, zapobieżeniem dalszemu zatłoczeniu centrum Warszawy, przyczyni się do wprowadzenia pewnego ładu w przestrzennym zagospodarowaniu całej aglomeracji. Natomiast przedłużenie A2 na wschód od Warszawy ze względu na umiarkowane potoki ruchu nie jest sprawą najpilniejszą i może z powodzeniem zostać zrealizowane między rokiem 2015 a 2033.

Od obwodnicy Warszawy w pobliżu Wyszkowa powinna odchodzić *Via Baltica*, stanowiąca istotny element korytarza 1 i będąca jednym z priorytetów unijnej sieci TEN-T. Natężenie ruchu w kierunku Litwy jest tak wielkie, że do roku 2012 powinno się zbudować autostradę (oznaczoną tu jako A5), poprowadzoną możliwie prostolinijnie (a nie po śladzie istniejących dróg) do Budziska, jednakże z ominięciem obszarów chronionych, których jest wiele, zwłaszcza w północnej części przekraczanego obszaru. Budzisko zajmuje obecnie drugie miejsce wśród przejść granicznych obsługujących samochody ciężarowe (Komornicki i Śleszyński, 2007). Propozycje GDDKiA (na podstawie kontrowersyjnego metodycznie opracowania firmy konsultingowej Scott Wilson), mimo przedstawienia 40 wariantów (*sic!*), ograniczają się do modernizacji istniejącej drogi do standardu drogi ekspresowej; są wielce kontrowersyjne, czego najbardziej spektakularnym przykładem jest *casus* Rospudy. Również ze względu na wymogi ochrony środowiska, nie wydaje się sensowne poprowadzenie *Via Baltica* przez Białystok i Augustów, co sugerują na przykład T. Komornicki i P. Śleszyński (2007). O ile doprowadzenie drogi do Białegostoku nie budzi większych zastrzeżeń, o tyle dalszy jej przebieg w kierunku północnym lub wschodnim musi kolidować z obszarami chronionymi. Tylko zaprojektowanie całkiem nowej drogi o standardzie autostrady, przebiegającej bardziej na zachód (a nie przez Białystok), może pogodzić wymogi ochrony środowiska i nowoczesnej arterii transportowej. Zaletą takiego wariantu jest stosunkowo dłuższy przebieg przez tereny będące własnością Skarbu Państwa, co ułatwia proces wywłaszczeń. Może też przyczynić się radykalnie do obniżenia wypadkowości: dotychczasowy ciąg dróg, zupełnie nie przystosowany do ruchu wielotonowych ciężarówek, należy do najbardziej niebezpiecznych w Polsce. Dostępność Białegostoku mogą w wystarczającym stopniu poprawić proponowane cztery drogi ekspresowe, biegnące w kierunku: (1) obwodnicy Warszawy, (2) Lublina i Rze-

szowa (S19), (3) Kuźnicy Białostockiej i (4) Suwałk. Można też, zamiast drogi ekspresowej (1) w kierunku Warszawy, rozważyć wybudowanie łącznika o standardzie autostrady między Białymstokiem a *Via Baltica*.

Stosunkowo niewielką inwestycją jest dokończenie modernizacji istniejącej autostrady A6 w okolicach Szczecina, którą można wykonać do 2010 r. Jednym z priorytetów jest budowa autostrady A8, przynajmniej na odcinku od Piotrkowa Trybunalskiego do Wrocławia, którą powinno się ukończyć do 2012 r., a całość do Bolkowa do 2015 r. Zwłaszcza pierwszy z wymienionych (skośnych) odcinków należy do najbardziej obciążonych ruchem w Polsce i dlatego powinien być budowany jako autostrada, a nie droga ekspresowa (S8), co sugeruje Ministerstwo Transportu. Zresztą propozycja MT jest niekonsekwentna, gdyż północno-zachodnia obwodnica Wrocławia miałyby zostać zbudowana jako odcinek autostradowy A8. Połączenie Wrocławia z centrum kraju ma nie tylko wielkie znaczenie gospodarcze, ale również polityczne: z pewnością przyczyni się do lepszej integracji Dolnego Śląska z resztą Polski.

Ostatnia z planowanych autostrad A3 powinna połączyć port w Świnoujściu z przejściem granicznym z Czechami w Lubawce (autostrada Praga–Hrádec Kralové istnieje, a pozostały odcinek do Lubawki jest w planie). Budowę A3 (a nie S3 jak chce tego GDDKiA) powinno rozpocząć się od strony północnej, na której badania wykazały znacznie większe natężenie ruchu pojazdów. Autostrada będzie miała duże znaczenie dla portów Świnoujścia i Szczecina oraz miast zachodniej Polski: Gorzowa Wlkp., Zielonej Góry, Legnicy i Wrocławia. Ten ostatni uzyska połączenie autostradowe z Pragą. Budowa A3 nie jest priorytetem i może nastąpić w latach 2013/15–2033.

Planowaną sieć dróg dwujezdniowych (ekspresowych) pokazuje tabela 4. Część tych dróg jest priorytetem i powinna zostać zrealizowana przed rokiem 2013/15. W kolejności są to drogi: Płońsk–Gdańsk, Płońsk–Toruń, Grójec–Kraków, Kraków–Olkusz, Kraków–Zakopane, Pyrzowice–Cieszyn, Wrocław–Poznań, Poznań–Grudziądz i Swarzędz–Elbląg–Grzechotki. Niektóre z tych dróg znajdują się już w fazie realizacji. Natomiast droga S19 Barwinek–Rzeszów–Lublin–Białystok, chociaż znajduje się w programach operacyjnych na lata 2007–2013, może być realizowana po roku 2013 z jednoczesnym przedłużeniem do Suwałk jako drogi ekspresowej.

Tab. 4. Planowa sieć dróg dwujezdniowych (ekspresowych) w Polsce do 2033 r.

Przebieg	Przybliżona długość (km)	Uwagi
Płońsk–Gdańsk	285	przebudowa drogi na dwujezdniową jest priorytetem
Olsztynek–Olsztyn	26	
Płońsk–Toruń	146	przebudowa drogi na dwujezdniową jest priorytetem; obecna modernizacja jest inwestycją restytucyjną
Toruń–Bydgoszcz–Szczecin	305	
Szczecin–Koszalin–Gdynia	325	
(Warszawa)–Grójec–Kraków	260	przebudowa drogi na dwujezdniową jest priorytetem; znaczne obciążenie przewozami
Kraków–Olkusz	46	przebudowa drogi na dwujezdniową jest priorytetem; znaczne obciążenie przewozami
Kraków–Zakopane	65	do przebudowy pozostało 65 z 105 km; przebudowa jest priorytetem

Barwinek–Rzeszów	91	
Rzeszów–Lublin–Białystok–Suwałki	545	łącznie z drogą Barwinek–Rzeszów utworzy nowy szlak łączący Litwę ze Słowacją; droga ma duże znaczenie dla rozwoju tzw. ściany wschodniej
Ostrów Maz.–Białystok–Kuznica	ok. 160	
(Lublin)–Piaski–Dorohusk	72	
Piotrków Trybunalski–Kielce–Jarosław	316	
Bielsko Biała–Żywiec–Zwardoń	48	odcinek realizowany
Pyrzowice–Podwarpie–Bielsko Biała–Cieszyn	ok. 30	odcinek realizowany, priorytetowy; do zbudowania pozostało łącznie ok. 30 km
Wrocław–Poznań	170	odcinek priorytetowy, częściowo realizowany
Poznań–Bydgoszcz–A1 k. Grudziądz	190	przebudowa drogi na dwujezdniową jest priorytetem
(Tczew)–Swarożyn–Elbląg–Grzechotki	116	budowa <i>Via Hanzeatica</i> pozwoli na realizację części jednego z priorytetów TEN-T
OGÓLEM	ok. 3196	przynajmniej na części ww. dróg istnieją odcinki dwujezdniowe
w tym: do zbudowania do 2033 r. pozostaje	ok. 3000	

Uwaga: w zależności od posiadanych środków, do ewentualnej przebudowy na drogi dwujezdniowe (ekspresowe) warto rozważyć jeszcze trzy drogi: (1) Poznań–Piła–Koszalin; (2) Grudziądz–Olsztyn–Augustów; oraz (3) Kostrzyn–Gorzów Wlkp.–Swarożyn (Tczew).

Część inwestycji, przede wszystkim drogowych, znajduje się w fazie realizacji i wprowadzenie jakichkolwiek poprawek wydaje się mało realne. Na przykład, projektowane skrzyżowanie autostrad A1 i A2 w pobliżu Strykowa nie wydaje się optymalne. Lepsza byłaby lokalizacja węzła autostradowego bardziej na zachód, w większym oddaleniu od Warszawy. Wtedy również przebieg A1 byłby inny, krótszy, omijający Łódź od zachodu, a nie jak jest obecnie planowane, od wschodu.

Niezależnie od budowy autostrad i dróg ekspresowych, wzmocnienia nawierzchni wymaga sieć pozostałych dróg niższej kategorii. Przecież ciężki transport drogowy nie będzie wykorzystywał tylko wyżej wymienionych kategorii dróg, ale będzie obsługiwał również miejsca znajdujące się poza tą siecią. Stąd tak ważna jest kwestia przystosowania nawierzchni pozostałych dróg do dużych obciążeń. W przeciwnym razie sieć ta ulegnie szybkiemu zniszczeniu.

5.1. System opłat

Mimo poświęcenia przez GDDKiA znacznej energii na opracowanie systemu opłat na praktycznie nieistniejącej sieci autostrad i dróg ekspresowych wydaje się, że ma on więcej wad niż zalet. Użytkownika drogi nie interesuje bowiem, kto i w jakim systemie zbudował daną drogę. Ważne, aby droga była i mógł z niej korzystać na dających się zaakceptować warunkach. Stąd na przykład podział na autostrady płatne i bezpłatne należy odrzucić, gdyż może się okazać, że kierowcy będą omijali płatne odcinki. Skoro Polska ogromnym nakładem sił i środków zamierza zbudować system autostrad i dróg ekspresowych dwujezdniowych, to jest oczywiste, że powinno się z niego korzystać, a nawet zachęcać do korzystania. Tęgo obecne rozwiązania nie zapewniają.

System poboru opłat powinien być jednolity dla całej sieci. Zamiast kosztownego stawiania punktów poboru opłat (por. np. *Program budowy dróg krajowych na lata 2007–2015*), lepsze jest wprowadzenie systemu winiet, podobnego do tego jaki istnieje w Republice Czeskiej, Austrii (winiety na różne okresy), czy Szwajcarii (roczne). W ostatnich dwóch krajach tylko nieliczne odcinki przebiegające przez wysokie góry, przełęcz lub tunele, a więc poprowadzone w szczególnie trudnych warunkach terenowych, są dodatkowo płatne w postaci myta. Rozliczenia powinny być dokonywane między państwem a prywatnym koncesjonariuszem, jeśli droga została zbudowana w systemie partnerstwa publiczno-prywatnego (PPP). Już obecnie państwo dopłaca do przejazdów ciężarówek po nielicznych autostradach płatnych, a w przyszłości ma również dopłacać do nierentownych odcinków dróg. Zatem pożądanym kierunkiem wydaje się modyfikacja systemu i rozszerzenie go na pozostałych użytkowników dróg, nawet jeśli wymagałoby to zmiany prawa. Głównymi zaletami propozycji są przejrzystość i prostota.

6. Podsumowanie

Ze względu na realną możliwość ograniczenia środków inwestycyjnych w przyszłości, możliwie dużo inwestycji należy realizować w najbliższych latach, a nie zwlekać z ich realizacją na późniejszy okres. Jak się wydaje, istnieje realna trudność polegająca na umiejętnym pogodzeniu niezbędnych nowych inwestycji z bieżącym utrzymaniem, odtwarzaniem i modernizacją istniejącej infrastruktury transportowej. Dalsza dekapitalizacja majątku może spowodować nieodwracalne straty gospodarcze i społeczne. Z kolei brak nowych kapitałochłonnych inwestycji w budowę nowoczesnej infrastruktury na miarę XXI w. spowoduje, że Polska znajdzie się poza głównym nurtem przemian w Europie i nie wykorzysta swoich szans, związanych choćby z członkostwem w UE.

Autor opowiada się za budową infrastruktury o możliwie najwyższych standardach, takiej która będzie służyła gospodarce i społeczeństwu przez dziesięciolecia. Tempo budowy nowoczesnej infrastruktury jest również niezadowalające. Trzeba uwzględnić sytuację, w jakiej znajduje się Polska i dystans dzielący nas od rozwiniętych krajów Europy. Wymaga to oczywiście zmiany spojrzenia, a czasem również mentalności osób podejmujących kluczowe decyzje. Niestety, dotychczasowe doświadczenia w tym względzie nie napawają optymizmem: realizacja planów jest co najwyżej fragmentaryczna. Poza tym, planowane zamierzenia są zbyt skromne i realizowane w stanowczo zbyt długim okresie, aby nastąpił jakościowy przełom w zakresie infrastruktury transportu. Generalnie jednak w programach operacyjnych na lata 2007–2013 nie znajdują inwestycji niepotrzebnych, chociaż część z nich można przeprowadzić inaczej, a – w zupełnie wyjątkowych przypadkach – nieco później.

Jeśli chodzi o infrastrukturę kolejową za najważniejsze uważam zahamowanie dalszej degradacji i dewastacji sieci kolejowej. Bezwzględnie konieczne jest opracowanie docelowego układu sieci, przynajmniej w perspektywie roku 2033 i przestrzeganie przyjętych rozwiązań. Obecne działania zarządcy infrastruktury PKP PLK uważam za niedopuszczalne, a wielu przypadkach wręcz za niezgodne z (dalekim od doskonałości) prawem. W niektórych wypadkach, stosunkowo skromne środki są marnotrawione. Większość inwestycji modernizacyjnych jest słuszna, ale modernizacja powinna być prowadzona szybciej i w sposób bardziej kompleksowy, aby osiągać korzyści skali. Zastrzeżenie budzi zakres inwestycji modernizacyj-

nych – powinien być zdecydowanie większy. Niesłuszne jest ograniczanie inwestycji modernizacyjnych tylko do najważniejszych magistrali i linii pierwszorzędnych, przy całkowitym pomijaniu linii drugorzędnych i miejscowego znaczenia.

Jeśli chodzi o przewoźników kolejowych, powinni wykazywać się większą inicjatywą i aktywnością w zakresie profilu i elastyczności świadczonych usług, a mniej energii poświęcać na zwalczanie potencjalnej konkurencji. Całkowicie niezrozumiałe jest brak aktywności mającej na celu wypełnianie niszy rynkowych. Dlaczego w Europie opłacalny jest przewóz ciężarówek dużej ładowności koleją, a w Polsce – nie? Niestety, reforma kolei, prowadzona pod dyktando związków zawodowych, nie przynosi efektów, a w połączeniu z fatalnym zarządzaniem sprawia, że zadłużenie całej Grupy PKP stale rośnie. Szansą na poprawę wizerunku kolei w społeczeństwie jest budowa linii wielkich prędkości, ale trzeba pamiętać, że dotyczy ona stosunkowo wąskiego segmentu rynku pasażerskiego, a nie całego transportu szynowego.

W *Programie budowy dróg krajowych na lata 2007–2015* (2007, s.7) przewiduje się stworzenie do roku 2015 sieci autostrad o łącznej długości ok. 1900 km (istnieje 674 km) i dróg ekspresowych o łącznej długości ok. 3100 km (istnieje 312 km)⁷. Jeśli porównamy to z propozycjami zawartymi w niniejszym opracowaniu to okazuje się, że GDDKiA zamierza zbudować mniej autostrad, a więcej dróg ekspresowych. Potwierdza się zatem przypuszczenie o dążeniu do realizacji możliwie niskiej jakości dróg, a Polsce potrzeba przede wszystkim dróg najwyższej kategorii, co znajduje uzasadnienie w wielu opracowaniach naukowych. Propozycja autora jest taka, aby do roku 2033 w Polsce zbudować po ok. 3000 km autostrad i dróg ekspresowych. Wynika to z faktu, że różnice w kosztach budowy obu rodzajów dróg nie są drastyczne: koszt budowy 1 km autostrady jest w przybliżeniu o ok. 20% wyższy niż drogi ekspresowej⁸, zaś korzyści w zakresie bezpieczeństwa, szybkości, płynności i innych warunków poruszania się – są bezsporne.

Niepokojąca jest również zapowiedź GDDKiA w sprawie poprawy stanu utrzymania dróg krajowych: do 2013 r. ma być przebudowane prawie 2000 km, a wtedy tylko 75% sieci ma znajdować się w stanie dobrym, a 10% w stanie dostatecznym. Oznacza to, że w perspektywie 8 lat nadal 15% dróg krajowych⁹ będzie w złym stanie!

Jakie będą następstwa proponowanych rozwiązań dla Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju? Zgodnie z przyjętym założeniem, że nadrzędnym celem jest zaspokojenie w pierw w popytu wewnętrznego, najbardziej zyskają największe aglomeracje miejsko-przemysłowe, wytwarzające lwią część PKB. Warszawa utrzyma swoją pozycję, a może nawet nieco ją wzmocni, a nie stanie się punktem na mapie, w dodatku pozbawionym możliwości dogodnego ominięcia miasta. Istotna jest również możliwość modernizacji dalszych połączeń, zarówno kolejowych, jak i drogowych w przyszłości.

Prawdopodobnie największym beneficjentem proponowanych rozwiązań okaże się Łódź, która uzyska połączenia autostradowe w pięciu kierunkach: do Gdańska, Warszawy, GOP-u, Wrocławia, Poznania i Berlina, a drogą ekspresową w kierunku Kielc i Korczowej. Jednocześnie stanie się pierwszym węzłem szybkiej kolei w Polsce, uzyskując połączenia z Warszawą, Wrocławiem i Poznaniem. Biorąc pod uwagę, że dotychczas Łódź (1) była omijana przez

⁷ Brakuje propozycji GDDKiA dla roku 2033.

⁸ Jest natomiast faktem, że koszty budowy dróg w dużo łatwiejszych warunkach terenowych w Polsce są wyższe niż w Europie zachodniej, a istniejące prawo skutecznie ogranicza powstanie prawdziwej konkurencji między wykonawcami.

⁹ Obecnie aż 47% sieci jest w stanie złym i niezadawalającym (*Program budowy dróg krajowych na lata 2007–2015*).

ważniejsze szlaki transportowe, oraz (2) najgorzej spośród wielkich miast Polski przechodzi okres transformacji systemowej, proponowane rozwiązania stworzą znaczący impuls rozwojowy dla miasta i całej aglomeracji. Tak więc Łódź w ciągu najbliższego ćwierćwiecza może stać się najszybciej rozwijającym się spośród wielkich miast Polski.

Bardzo wzrośnie rola i znaczenie Wrocławia, który po dziesięcioleciach zaniedbań ma szansę uzyskania dogodnych połączeń z centralną Polską i ze stolicą, zarówno szybką koleją jak i autostradą A8. Uzyska też wysokiej rangi połączenie autostradowe z portami morskimi w Szczecinie i Świnoujściu, z czeską Pragą, dokończzone zostaną połączenia ze Zgorzelcem (Drezno) i Olszyną (Berlin). Jeśli do tego dodamy istniejące połączenie autostradowe z GOP-em i Krakowem, a w przyszłości z Ukrainą, Wrocław odzyska należyłą rangę wśród wielkich miast Polski. Poprzez budowę A1 zyska również GOP na dogodnym połączeniu z centrum i północą kraju, a szczególnie z Łodzią, Toruniem i Gdańskiem, a także z Republiką Czeską i południem Europy. Połączenie równoleżnikowe zapewni dokończona autostrada A4.

Niewątpliwie poprawi się sytuacja miast leżących w Polsce wschodniej. W przedkładanej propozycji przez ten obszar kraju będą docelowo przebiegać nie dwie, a cztery autostrady (A5, A2, A7 i A4), a także kilka dróg ekspresowych dwujezdniowych (Białystok–Rzeszów–Barwinek, Białystok–obwodnica Warszawy, połączenia Białegostoku i Lublina z granicą wschodnią). Poprzez odbudowę i budowę nielicznych połączeń kolejowych spójność całej sieci wzrośnie, a będzie to miało również istotne znaczenie regionalne i lokalne. Największa spośród kolejowych inwestycji modernizacyjnych – *Rail Baltica*, może znacząco wpłynąć na ożywienie gospodarcze NW Polski.

Reasumując wydaje się, że propozycja reprezentuje zrównoważony przestrzennie rozwój transportu kolejowego i drogowego w perspektywie 25 lat, taki który stara się przezwyciężyć regionalne dysproporcje. Jest to swoisty kompromis między potrzebami a możliwościami inwestycyjnymi kraju, którego zacołanie cywilizacyjno-gospodarcze na początku XXI w. widać w każdej niemal dziedzinie. Infrastruktura transportowa kraju, ze względu na swoją rolę i znaczenie, wymaga ogromnych nakładów finansowych. Warto jednak przypomnieć, że w powojennej historii Polski mieliśmy już okres, w którym nakłady na transport (głównie kolejowy) sięgnęły 40% nakładów inwestycyjnych ogółem (1946). W kolejnych latach udział ten stopniowo malał – 29,1% w 1947 r., 26,4% w 1948 r. i 18,9% w 1949 r., ale do tego czasu odbudowano ze zniszczeń wojennych i demontażu 90% istniejącej uprzednio sieci kolejowej. Może warto zastanowić się, czy znaczna koncentracja środków nie przyniesie skokowego efektu w postaci jakościowo nowej sieci transportu lądowego?

Literatura:

- Komornicki T., Śleszyński P. (2007) Popytowe uwarunkowania przebiegu trasy Via Baltica w Polsce, *Przegląd Komunikacyjny*, 2, s. 3–9.
- Komornicki T., Śleszyński P., Węclawowicz G. (2006) O potrzebie nowej wizji rozwoju sieci infrastruktury transportowej Polski, *Przegląd Komunikacyjny*, 6, s. 13–20.
- Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2008-2033* (2007) *Tezy i założenia*, Dokument przyjęty przez Radę Ministrów dnia 26 czerwca 2007 r., Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa.
- Program budowy dróg krajowych na lata 2007–2015* (2007) Projekt z dnia 5 lipca 2007 r. po uzgodnieniach międzyresortowych, Ministerstwo Transportu, Warszawa.

- Program operacyjny Rozwój Polski Wschodniej 2007–2013* (2007) Narodowe Strategiczne Ramy Odniesienia 2007–2013, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa.
- Raport roczny PKP Polskie Linie Kolejowe SA 2006*, Biuro Promocji PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., Warszawa.
- Rościszewski M. (1997) Polska granica wschodnia, *Geopolitical Studies*, 1, IGiPZ PAN, Warszawa.
- Śleszyński P. (2007) *Ocena powiązań gospodarczych i kapitałowych między miastami. Opracowanie wykonane na zlecenie Ministerstwa Rozwoju Regionalnego dla potrzeb Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2008–2033*, Warszawa, maszynopis powielony, 57 s.
- Taylor Z. (1997a) Polska polityka transportowa: jaka jest, a jaka być powinna?, [w:] Lijewski T., Kitowski J. (red.) *Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG*, 3, Warszawa–Rzeszów, s. 5–27.
- Taylor Z. (1997b) Przebieg autostrady A2 a system drogowy aglomeracji warszawskiej, *Biuletyn KPZK-PAN*, 179, s. 89–109.
- Taylor Z. (2002) Zmiany w polityce transportowej ostatnich lat, [w:] Wendt J. (red.) *Wybrane zagadnienia geografii transportu*, Uniwersytet Szczeciński, Szczecin, s. 72–83.
- Taylor Z. (2004) Recent changes in Polish transport policy, *Transport Reviews*, 24, 1, s. 19–32.
- Taylor Z. (2007) *Rozwój i regres sieci kolejowej w Polsce*, Monografie IGiPZ PAN, 7, Warszawa.
- Węclawowicz G., Bański J., Degórski M., Komornicki T., Korcelli P., Śleszyński P. (2006) *Przestrzenne zagospodarowanie Polski na początku XXI wieku*, Monografie IGiPZ PAN, 6, Warszawa.

Załącznik 1

Ważne inwestycje transportowe brakujące w programach operacyjnych na lata 2007–2013.

- opracowanie docelowego układu sieci kolejowej (w perspektywie roku 2033);
- wykorzystanie infrastruktury kolejowej w obsłudze przewozów pasażerskich w 8–10 aglomeracjach, z wyjątkiem obsługi kolejną 3 portów lotniczych (Warszawa–Okęcie, Kraków–Balice, Katowice–Pyrzowice);
- budowa terminali intermodalnych przystosowanych do załadunku i wyładunku ciężarów przy kolejowych przejściach granicznych wzdłuż wschodniej granicy (Braniewo, Trakiszki, Kuźnica Białostocka, Terespol, Dorohusk, Medyka);
- duża obwodnica autostradowa Warszawy;
- budowa autostrad A5 (Via Baltica: obwodnica Warszawy–Budzisko), A7 (na odcinku obwodnica Warszawy–Lublin) i A8 (przynajmniej na odcinku Piotrków Trybunalski–Wrocław), a niejako dróg ekspresowych;
- budowa drugiego portu lotniczego dla Warszawy, leżącego w pobliżu obwodnicy autostradowej np. Modlina, budowa (modernizacja) portów lotniczych w pobliżu największych miast dotychczas ich nie posiadających (Łódź–Lublinek, Lublin)¹⁰;
- dokończenie budowy Portu Północnego w Gdańsku.

¹⁰ Docelowo do 2033 r. wszystkie miasta, liczące powyżej 150 tys. mieszkańców (23) i niektóre mniejsze (np. Koszalin, Słupsk), powinny posiadać własne, nowoczesne regionalne porty lotnicze; w niektórych przypadkach (np. miasta GOP-u i Częstochowa, Bydgoszcz i Toruń), sąsiadujące ośrodki mogą wykorzystywać jeden port lotniczy (zgodnie z programem inwestycyjnym, do 2015 r. zmodernizowane względnie rozbudowane zostaną porty lotnicze w Gdańsku, Katowicach, Krakowie, Poznaniu, Rzeszowie, Szczecinie (Goleniowie), Warszawie i Wrocławiu, a więc tylko największe porty).