

PRZEDMOWA

Centralny Port Komunikacyjny to jeden z tematów skupiających od kilku lat uwagę polityków oraz mediów. W rzeczywistości jednak merytoryczna dyskusja nad budową nowego portu lotniczego pomiędzy Warszawą i Łodzią trwa o wiele dłużej aniżeli aktualne spory polityczne. Zapoczątkowana została jeszcze przed zmianami ustrojowymi w Polsce. Była też kontynuowana w czasie prac nad Koncepcją Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030. Niezależnie od różnych ocen samego projektu, z całą pewnością prowokował on od lat debatę nie tylko nad kształtem systemu transportowego Polski, ale także szerzej nad organizacją struktury przestrzennej kraju.

Konkretny program rządowy podjęty w ostatnich latach łączył w sobie różne tzw. komponenty (lotniczy, kolejowy, drogowy). Miało być to podstawą gruntownego przeformułowania polskiego systemu transportowego. Stało się jednak jedną z przyczyn krytyki merytorycznej. Spowodowało, że w jednym ogromnym programie inwestycyjnym, znalazły się zarówno przedsięwzięcia bardzo potrzebne, jak też te z wielu względów dyskusyjne. Skala proponowanych inwestycji nie szła niestety w parze z liczbą rzetelnych opracowań naukowych pozwalających dokonać pełnej ewaluacji *ex ante* poszczególnych elementów programu. Komitet Przestrzennego Zagospodarowania Kraju PAN krytykował taki stan rzeczy w kolejnych formalnych stanowiskach. Przedmiotem szczególnej troski Komitetu były zagrożenia, jakie układ tzw. „szprych” kolejowych mógł stwarzać dla policentrycznej struktury sieci osadniczej kraju. Struktura ta jest szczególnym i dość unikalnym w skali europejskiej zasobem, który powinien podlegać ochronie.

Jednocześnie jednak zarówno KPZK PAN, jak i jego członkowie, starali się przemieścić toczącą się debatę na płaszczyznę rzetelnych analiz merytorycznych. Efektem takich starań była m.in. ekspertyza autorstwa Przemysława Śleszyńskiego wykonana w 2022 roku. Stanowi ona podstawę niniejszej publikacji. Studia KPZK PAN od wielu lat są serią monografii odzwierciedlających najważniejsze koncepcje i debaty o wymiarze terytorialnym. Koncepcja komponentu kolejowego CPK oraz jej niezależna ocena z całą pewnością zasługuje, aby pozostać utrwalona składową polskiej myśli przestrzennej.

Konsekwencje terytorialne dużych inwestycji infrastrukturalnych są jednym z kluczowych zagadnień podejmowanych w pracach Komitetu Przestrzennego Zagospoda-

rowania Kraju PAN. W Polsce w ostatnich dekadach rozwój infrastruktury był imponujący. W większości przypadków poprzedzała go rzetelna ewaluacja *ex-ante*. Dotyczyło to zwłaszcza projektów drogowych współfinansowanych przez Unię Europejską. Niestety w przypadku transportu kolejowego zakres analiz wstępnych, a także procedura wyboru działań inwestycyjnych pozostawały przez wiele lat znacznie mniej transparentne. Jednocześnie prawidłowa ocena efektów terytorialnych staje się obecnie coraz ważniejsza. Wynika to z nasycenia już zrealizowanymi inwestycjami, postępującego różnicowania się zmiennych społeczno-gospodarczych na poziomie lokalnym, a także z konieczności łączenia celów w zakresie wzmocnienia podstaw rozwojowych, podnoszenia jakości życia, przeciwdziałania wykluczeniu transportowemu oraz minimalizacji zewnętrznych kosztów środowiskowych. Dlatego konieczna jest znacznie większa precyzja działania, uwzględniająca efektywność poszczególnych programów w zakresie poprawy dostępności, ale także np. pod względem ograniczania emisji CO₂. Z tego powodu tak ważne są wielokryterialne studia dotyczące poszczególnych inwestycji kolejowych planowanych w ramach koncepcji Centralnego Portu Komunikacyjnego.

Dziś wiemy już, że komponent kolejowy programu CPK będzie modyfikowany i ograniczany. Skala tych zmian nie jest jeszcze do końca ustalona. Przedkładana obecnie praca Przemysława Śleszyńskiego na temat przestrzennej optymalizacji komponentu kolejowego Centralnego Portu Komunikacyjnego w perspektywie 2040 r. może być w tych ustaleniach szczególnie pomocna. Bardzo wartościowe jest, w tym kontekście, spojrzenie na inwestycje kolejowe równocześnie z punktu widzenia rynku pracy, dostępności do usług publicznych, a także turystyki. Wpisuje to rozważania na temat CPK w szerszy problem wyzwań rozwojowych o charakterze terytorialnym, w tym zwłaszcza zagrożeń i szans dla miast średnich tracących funkcje społeczno-gospodarcze.

Tomasz Komornicki
Przewodniczący Komitetu
Przestrzennego Zagospodarowania Kraju PAN