

ROZDZIAŁ 1

WPROWADZENIE

Po wejściu do Unii Europejskiej w 2004 r. Polska stała się krajem o spektakularnym rozwoju sieci transportowej. Jednak tylko w nikłym stopniu dotyczyło to kolei. Przyczyny tego są złożone. Duże znaczenie mają uwarunkowania historyczne związane z przeszłością terytorialną kraju. Były one przedmiotem wielu opracowań [Lijewski i Sujko, 2001; Komornicki, 2004; Taylor, 2007, 2018; Rosik, 2012; Rosik i Kowalczyk, 2015; Koziarski, 2018]. Komponent kolejowy w ramach projektu Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK) daje szansę na przełamanie tej niekorzystnej, czy wręcz szkodliwej z wielu powodów tendencji.

Ocena uwarunkowań i wpływu rozwoju sieci kolejowej o wysokich parametrach techniczno-funkcjonalnych na zagospodarowanie i organizację przestrzeni była już przedmiotem licznych analiz w ramach budowy Kolei Dużych Prędkości [Raczyński, 2015; Siergiejezyk, 2015], w tym dostępnościowych [Śleszyński, 2017a]. Stwierdzano tam, że *„w stosunku do terytorium całego kraju, rozbudowa będzie generalnie sprzyjać w największym stopniu poprawie na kierunku południowy zachód-północny wschód”* oraz że *„ten skośny kierunek jest bardzo ważny zarówno z gospodarczego, jak też geopolitycznego punktu widzenia i stał się jednym z trzech najważniejszych korytarzy w Polsce”*, na co wskazywano *„na podstawie (...) ciążenia grawitacyjnych i kapitałowych, sugerując rozbudowę sieci transportowych w pierwszej kolejności na kierunku Wrocław-Warszawa-Białystok-kraje nadbałtyckie, aby „przełamać” niekorzystny m.in. dla policentryczności i spójności systemu osadniczego szachownicowy układ głównych szlaków północ-południe i wschód-zachód”* [Śleszyński, 2008, s. 20]. Wnioski te stają się szczególnie aktualne wobec sytuacji związanej z obecną wojną na Ukrainie i kształtowaniem się nowej sytuacji geopolitycznej na obszarze tzw. Trójmorza.

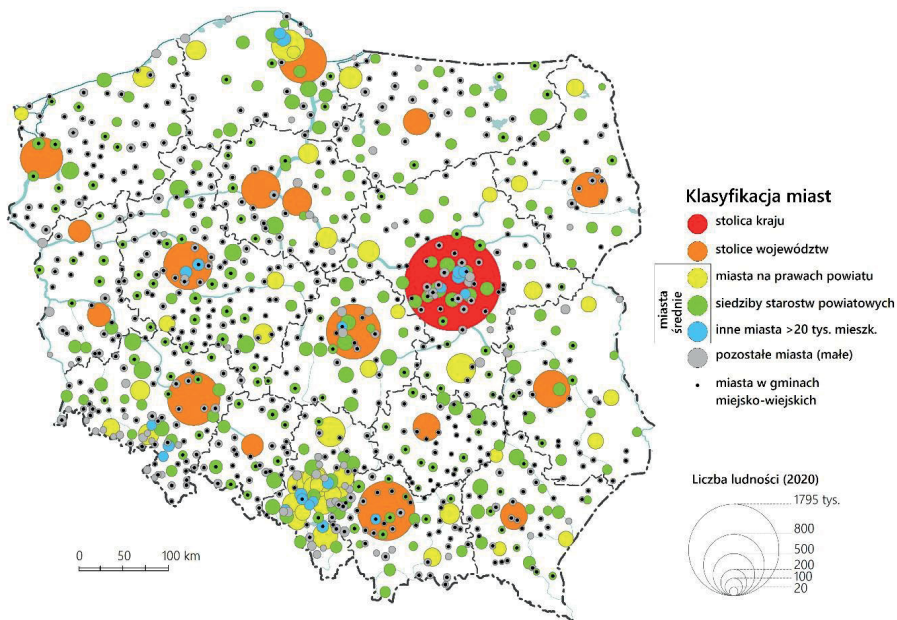
Projekt CPK wraz z komponentem kolejowym (tzw. 10 „sprych”) jest również inwestycją, która bez wątpienia znacznie wpłynie na dostępność przestrzenną i związane z tym skutki ekonomiczne dla społeczeństwa i gospodarki. Stąd też zasadniczym, nadrzędnym celem proponowanego opracowania, jest ocena wpływu rozbudowy sieci kolejowej na wspomnianą dostępność w jej wymiarze czasowym, transportowym i ekonomicznym.

Celem transportu jest zapewnienie dostępności w różnych skalach geograficznych oraz dla różnych potrzeb społeczno-gospodarczych. W tym zakresie szczególną rolę przypisuje się spójności transportowo-osadniczej, co wynika z potrzeb efektywnego kształtowania powiązań funkcjonalnych dla ośrodków koncentrujących potencjał społeczno-gospodarczy (miasta różnej rangi), jak też dostępu ludności do miejsc pracy i usług. W tym kontekście w przypadku Polski w ostatnich latach istotnym celem polityki rozwoju jest wsparcie tzw. miast średnich. Klasycznie są to ośrodki pomiędzy 20 a 100 tys. mieszkańców. Natomiast według najnowszych analiz wykonanych dla Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej [Śleszyński, 2022a] są to miasta zajmujące w hierarchii administracyjnej miejsce poniżej stolicy województwa z siedzibami starostw powiatowych oraz inne miasta powyżej 20 tys. mieszkańców. Jest to łącznie 336 ośrodków: 48 miast na prawach powiatu, 269 gmin miejskich i miejsko-wiejskich z siedzibą starostwa powiatowego oraz 21 innych gmin miejskich i miejsko-wiejskich z miastem powyżej 20 tys. mieszkańców (ryc. 1.1).

Tak zdefiniowane miasta średnie na obszarach poza oddziaływaniem największych aglomeracji – stolic województw, są głównymi ośrodkami organizującymi układy społeczno-gospodarcze. Ich pozycja wpływa bezpośrednio na rozwój zapleczy i terenów wiejskich, w tym marginalizowanych obszarów problemowych. Wzmocnienie sieci miast i ich silniejsze powiązanie z miejscami degradacji społeczno-gospodarczej powinno korzystnie przyczynić się zarówno do zapewnienia stabilniejszych podstaw rozwojowych samych ośrodków miejskich, komplementarności funkcji w różnych układach, jak też dyfuzji bodźców wzrostowych oraz „wydźwigania” podopadających obszarów z pułapek kryzysowych. Niewątpliwie dużą rolę stabilizacyjną i wspierającą powinna odegrać poprawa dostępności transportowej, w tym kolejowej. To założenie zbiega się z faktem, że te miasta same znajdują się w trudnej sytuacji społeczno-gospodarczej, związanej głównie z wyludnianiem i traceniem dystansu rozwojowego względem innych miast (ryc. 1.2).

Zagadnienia te można rozpatrywać pod różnymi względami (ekonomicznymi, społecznym, przyrodniczymi, prawnymi, bezpieczeństwa ruchu, itd.). Powstało już kilka większych opracowań oceniających wpływ rozwoju sieci kolejowej na dostępność przestrzenną. Pierwszym dużym studium, w którym analizowano wariantowe symulacje rozwoju sieci kolejowej i ich wpływ na dostępność czasową, było opracowanie wykonane dla potrzeb już nieobowiązującej *Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030* [Komornicki i in., 2008]. W kolejnych latach powstawały prace, w których doskonalono metodykę ewaluacji rozbudowy sieci drogowej i jej wpływu na różnorodne aspekty życia społeczno-gospodarczego, w tym zwłaszcza z punktu widzenia dostępności przestrzennej (przegląd tych prac opisano w innych miejscach: Śleszyński, 2014; Rosik, 2021). Warto tu podkreślić, że badania dostępności czasowo-przestrzennej w Polsce są dobrze rozwinięte, a pierwsze analizy izochronowe były wykonywane jeszcze przed II wojną światową [np. Rowicki, 1934].

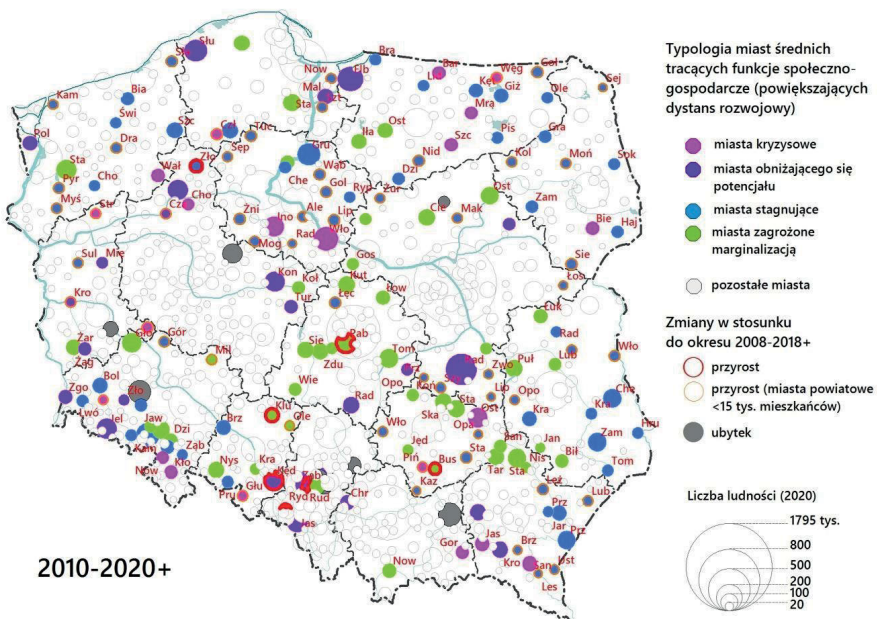
Na powyższym tle, głównym celem prezentowanego opracowania jest odpowiedź na pytanie o przestrzenno-czasowe efekty rozbudowy sieci kolejowej, zwłaszcza o najwyższych parametrach ruchu. Koleje powstają bowiem głównie po to, aby skracać czas



Ryc. 1.1. Klasyfikacja miast (2022)

Miasta średnie: miasta na prawach powiatu (48), siedziby starostw powiatowych (266)

Źródło: [Sleszyński 2022a] na podstawie danych GUS.



Ryc. 1.2. Wyniki delimitacji miast średnich „tracących funkcje”

Źródło: [Sleszyński, 2022a].

przejazdu między różnymi miejscami (w tym największymi aglomeracjami) i czynić tę podróż wygodniejszą, bezpieczniejszą i bardziej przyjazną środowisku, niż w przypadku podróży samochodem. Przez to wpływ tych elementów infrastruktury jest jednym z najważniejszych czynników zrównoważonego rozwoju społeczno-gospodarczego, ważnym dla mieszkańców, przedsiębiorców czy samorządów. Cel główny da się rozdzielić na cztery cele szczegółowe:

1. Określenie wpływu rozwoju sieci kolejowej na dostępność czasowo-przestrzenną, w tym zwłaszcza miast średnich.
2. Określenie wpływu rozwoju sieci kolejowej na dostępność do usług publicznych i częściowo komercyjnych.
3. Ocena korzyści dla społeczeństwa i gospodarki związanych z poprawą ww. rozwoju sieci kolejowej i poprawy dostępności.
4. Ocena proponowanego układu sieci transportowej z punktu widzenia maksymalizacji efektywności transportowo-osadniczej.

Ze względu na fakt, że większość inwestycji kolejowych ma być realizowana ze środków unijnych, wyniki opracowania można pośrednio traktować jako rezultat polskiego członkostwa w Unii Europejskiej. Oczywiście, oszacowanie poprawy stanu rozwoju infrastruktury kolejowej pod względem korzyści w zakresie dostępności czasowo-przestrzennej nie jest jedynym pozytywnym efektem członkostwa, choć z pewnością wysoce spektakularnym.

Niniejsza monografia stanowi możliwie wierne odtworzenie opracowania wykonanego w 2022 r. dla CPK pt. „Wpływ rozbudowy sieci kolejowej w ramach programu CPK na dostępność przestrzenną, czasową i transportową terytorium Polski ze szczególnym uwzględnieniem miast średnich i usług publicznych”. Opracowanie powstało podczas prac koncepcyjnych nad planowanym przebiegiem tzw. „szprych”. Celem analizy była ocena ich racjonalności i efektywności w stosunku do sieci osadniczej i popytu na transport. W chwili oddawania materiału do druku koncepcja „szprych” stała się nieaktualna, ale niniejsze opracowanie pokazuje, w jaki sposób tego typu zamierzenia mogą być analizowane i oceniane pod kątem wspomnianej racjonalności.

Studium nie było dotychczas upublicznione szerszemu gronu naukowemu, eksperckiemu i praktycznemu. W stosunku do oryginału dodano „Przedmowę” autorstwa Przewodniczącego KPZK PAN oraz połączono oryginalne rozdziały 7-11 w jeden. Intencją było zachowanie merytorycznej zawartości, w tym zwłaszcza wniosków. Ponadto materiał był poddany standardowej redakcji edytorsko-technicznej. Z powodu eksperckiego charakteru opracowania, niniejsza monografia nie zawiera przeglądu literatury. Przegląd zagadnień dotyczących sprawności, efektywności, funkcjonalności itp. w odniesieniu do dostępności czasowej, przestrzennej i transportowej Czytelnik

może znaleźć w innym miejscu [Śleszyński i in., 2023]. Najszerszy jak dotychczas przegląd zagadnień nt. kolei dużych prędkości zawiera praca pod redakcją M. Siergiejczyka [2015]. Z nowszych pozycji warte odnotowania są m.in. opracowania A. Pomykały [2018], J. Szymczyka [2019) oraz I. Osemek [2022], a także obszerna, popularno-naukowa i wysoce krytyczna monografia T. Wardaka [2021], której recenzję sporządził A. Ciechański [2022]. Jest też spora już liczba różnego rodzaju ekspertyz, m.in. Instytutu Kolejnictwa [2018].

Autor pragnie podziękować Zarządowi Centralnego Portu Komunikacyjnego za możliwość publikacji opracowania i wyraża nadzieję, że przysłuży się to do lepszej dyskusji nad kształtowaniem sieci transportowych i zagospodarowaniem przestrzennym Polski.