
Studium wpływu modernizacji linii kolejowej E75 na rozwój Obszaru Metropolitalnego Warszawy – projekt NSB CoRe

Agata Kucharska, Dariusz Piwowarczyk

Międzynarodowy projekt NSB CoRe (North Sea Baltic Connector of Regions) – „Łącznik Regionów Morza Północnego i Bałtyckiego” realizowany jest w ramach programu Interreg Region Morza Bałtyckiego. Projekt dotyczy transeuropejskiego korytarza transportowego KI (TEN-T) Morze Północne–Morze Bałtyckie, którego kluczowym elementem jest kolej bałtycka – Rail Baltica, łącząca kraje nadbałtyckie z pozostałymi krajami UE (ryc. 1).

Państwa nadbałtyckie, tj. północne landy Niemiec, Polska, Litwa, Łotwa, Estonia i Finlandia, podjęły inicjatywę, zwaną Rail Baltica¹, zmierzającą do budowy i modernizacji normalnotorowych linii kolejowych (o szerokości rozstawu szyn 1435 mm)² pomiędzy: Berlinem, Warszawą, Kownem (z rozgałęzieniem do Wilna), Rygą a Tallinem. Celem przedsięwzięcia jest utworzenie nowej alternatywnej trasy przepływu ruchu w kierunku północno-południowym na wschodnim wybrzeżu Morza Bałtyckiego. Inwestycja ma zostać zrealizowana do 2030 r.

Zgodnie z założeniami projektu kolej bałtycka zapewni szybki przewóz osób i towarów pomiędzy ww. metropoliami (maksymalna prędkość pociągów pasażerskich wynosić będzie 160 km/h, a towarowych 120 km/h) oraz umożliwi połączenie ruchu towarowego i pasażerskiego z pozostałymi elementami transportowej sieci europejskiej. Inwestycja kolejowa przyczyni się również do synchronizacji transportu dalekobieżnego z systemami komunikacji lokalnej oraz likwidacji wąskich gardeł w obszarach przygranicznych. Ponadto kolej bałtycka spowoduje wzrost gospodarczy regionów położonych wzdłuż linii kolejowej, m.in. poprzez rozwój logistyki, przedsiębiorczości, rynku pracy i turystyki.

¹ W Polsce Rail Baltica obejmuje dwie międzynarodowe linie kolejowe: E20 (na odcinku Kunowice–Poznań–Warszawa) i E75 (na odcinku Warszawa–Białystok–Elk–Olecko–Suwałki–Trakiszki), które częściowo przebiegają przez województwo mazowieckie.

² Projekt ma ustandaryzować różnej szerokości szyny występujące na terenie UE. W większości krajów Wspólnoty Europejskiej, również w Polsce, występują tory normalnotorowe, zaś w państwach byłego ZSSR (m.in. w Estonii, Łotwie, Litwie) stosuje się rozstaw szerokotorowy równy 1520 mm.



Ryc.1. Przebieg korytarza Morze Północne–Morze Bałtyckie w Europie

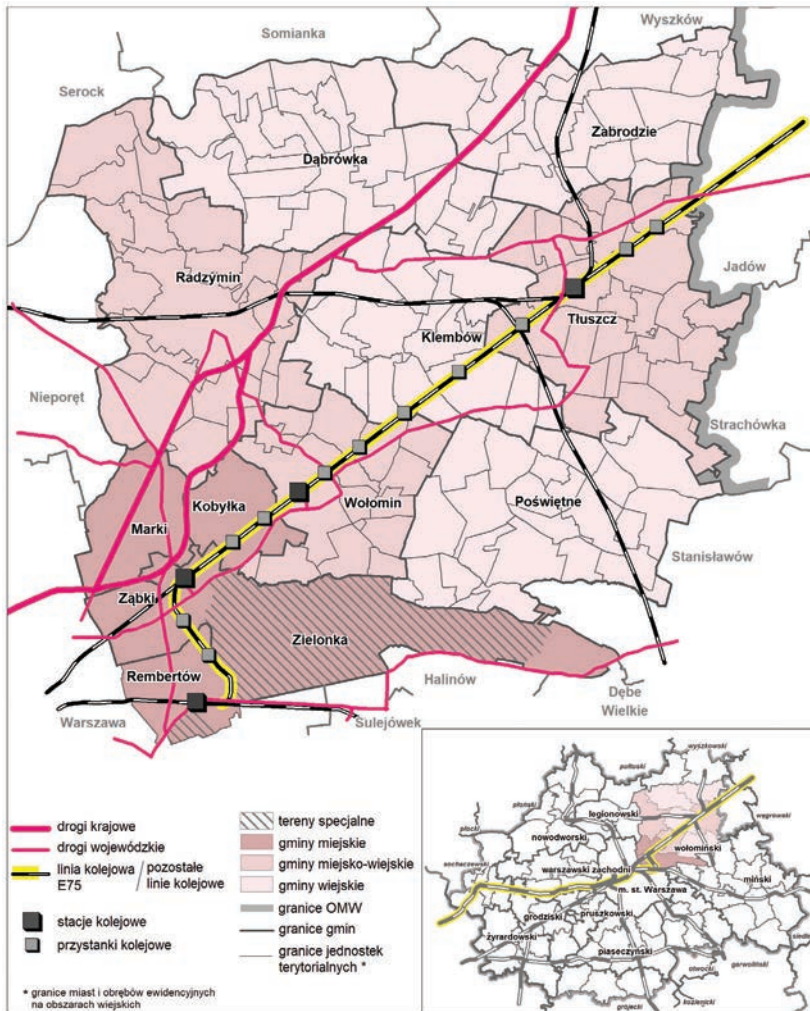
Źródło: opracowanie MBPR na podstawie <http://ec.europa.eu>

Projekt składa się z 4 merytorycznych pakietów dotyczących zagadnień rozwoju korytarza Morze Północne–Morze Bałtyckie w zakresie logistyki przewozów intermodalnych, przewozów pasażerskich, planowania przestrzennego oraz budowania marki korytarza. Efekty zrealizowanych działań w ramach pakietów roboczych zostaną zaprezentowane w *Strategii rozwoju NSB CoRe*, będącej produktem końcowym projektu.

Mazowieckie Biuro Planowania Regionalnego w Warszawie (MBPR), jako partner projektu, reprezentujące Samorząd Województwa Mazowieckiego, bierze udział w pracach związanych głównie z zagadnieniami planowania przestrzennego w korytarzu Morze Północne–Morze Bałtyckie. W 2016 r. MBPR przystąpiło do opracowania *Studium wpływu modernizacji linii kolejowej E75 na rozwój Obszaru Metropolitalnego Warszawy* (dalej: *Studium*)³, którego wyniki zostaną wykorzystane do sporządzenia międzynarodowej, przestrzennej wizji rozwoju regionalnego, logistyki i mobilności korytarza. W ramach realizowanych prac cyklicznie odbywają się spotkania partnerów projektu, powiązane z warsztatami regionalnymi. Do końca I kwartału 2018 r. członkowie zespołu projektowego MBPR wzięli udział w 8 spotkaniach zorganizowanych m.in. w Berlinie, Hamburgu, Rydze, Tallinie, Poznaniu.

Prowadzone w ramach *Studium* badanie oddziaływania inwestycji na OMW koncentruje się na zagadnieniach związanych z funkcjonowaniem transportu kolejowego, ocenie przez podróżnych przyjętych usprawnień oraz analizie zmian w przestrzeni osadniczej. Określenie tendencji zmian różnych procesów zachodzących na OMW wskutek modernizacji linii

³ Zgodnie z założeniami projektu czas realizacji *Studium* obejmuje lata 2016–2018.



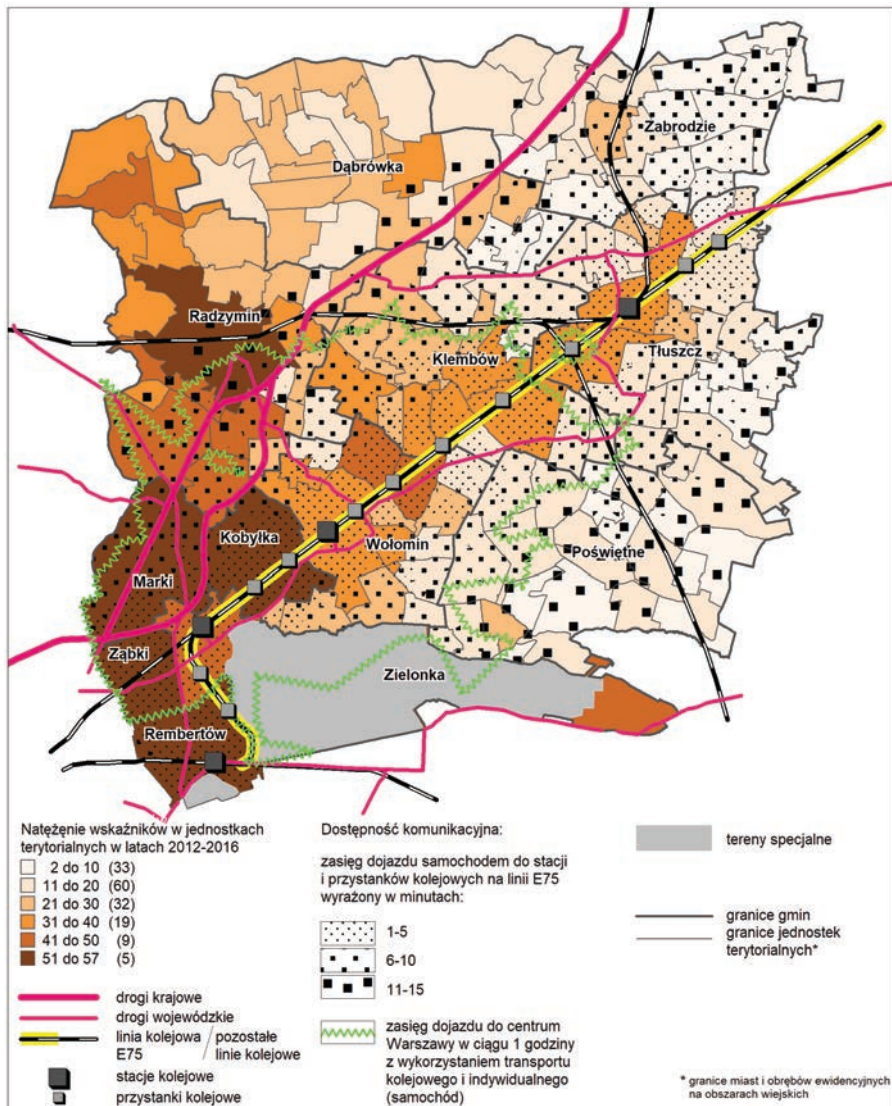
Ryc. 2. Obszar badań na tle podziału administracyjnego OMW

Źródło: opracowanie MBPR na podstawie BDL, PZPWW

kolejowej E75, realizowanej w latach 2012–2017, będzie możliwe dopiero po upływie kilku lat od jej zakończenia. W związku z powyższym w *Studium* dokonano wstępnej oceny skutków prowadzonej inwestycji na rozwój pasma wołomińskiego, położonego w granicach OMW⁴, obejmującego gminy znajdujące się w zasięgu 3 km od kolei bałtyckiej (linia E75) oraz gminy, przez które przebiega droga krajowa nr 8/S8⁵ (dalej: obszar badań) (ryc. 2).

⁴ Obszar wyznaczony w *Planie zagospodarowania przestrzennego województwa mazowieckiego*, przyjętym uchwałą nr 180/14 Sejmiku Województwa Mazowieckiego z dnia 7 lipca 2014 r. (Dz.Urz. Woj. Maz. z 2014 r., poz. 6868).

⁵ Droga krajowa nr 8(S8) w obszarze badań stanowi fragment Via Baltica – drogi międzynarodowej E67, pełniącej rolę najważniejszego połączenia drogowego pomiędzy krajami bałtyckimi (Polska, Litwa, Łotwa, Estonia, Finlandia).



Ryc. 3. Natężenie procesów funkcjonalno-przestrzennych i społeczno-gospodarczych na tle dostępności komunikacyjnej

Źródło: opracowanie MBPR

Badanie zawiera analizy wykonane w trzech wymiarach: funkcjonalno-przestrzennym, społeczno-gospodarczym i transportowym.

Analizy przestrzenne, wykonane na podstawie map Corine Land Cover, BDOT i wydane pozwolenia na budowę, przedstawiają zmiany użytkowania gruntów w okresie modernizacji linii kolejowej E75 oraz charakter procesów osadniczych przed i w trakcie realizacji inwestycji, ze szczególnym uwzględnieniem zjawiska suburbanizacji. Wymiar społeczno-

gospodarczy analiz obejmuje charakterystykę procesów demograficznych (liczba ludności, gęstość zaludnienia), gospodarczych (liczba zarejestrowanych podmiotów gospodarczych osób fizycznych) oraz kształtowania się cen nieruchomości (liczba transakcji i średnie ceny transakcyjne).

Na podstawie ww. wskaźników przeprowadzono analizę zbiorczą obrazującą natężenie procesów funkcjonalno-przestrzennych i społeczno-gospodarczych w okresie modernizacji linii kolejowej E75 (ryc. 3).

Intensywność analizowanych procesów wykazuje dużą dychotomię w obszarze badań. Na ich zróżnicowanie wpływ ma położenie względem Warszawy, rozmieszczenie ośrodków miejskich (największych graczy w przestrzeni), a także usytuowanie względem korytarza komunikacyjnego KI, tj. linii kolejowa E75 (stanowiącej umowną granicę, dzielącą obszar badań na część północną i południową) i drogi krajowej nr 8. Największe natężenie badanych zjawisk (wartość wskaźnika powyżej 50) zarejestrowano w miastach Ząbki, Marki, Radzymin i Kobyłka oraz w dzielnicy m.st. Warszawa Rembertów. Spośród wszystkich ośrodków miejskich szczególną uwagę zwraca niskie natężenie wskaźników w Wołominie (wartość wskaźnika 38), co może być wynikiem obserwowanej depopulacji miasta oraz oddziaływania drogi krajowej nr 8, która determinuje kierunek rozwoju przestrzennego. Najmniejsze natężenie wskaźników zanotowano na terenach wiejskich, położonych we wschodniej i południowej części obszaru badań, dla których czas dojazdu do centrum Warszawy przekracza jedną godzinę. Obserwowany w południowej części obszaru badań brak narastającej intensywności analizowanych procesów w miarę zbliżania się do linii kolejowej E75, może świadczyć o niewielkim wpływie przedmiotowego ciągu, którego zasięg oddziaływania ogranicza się jedynie do obszarów położonych w jego najbliższym sąsiedztwie. W północnej części obszaru badań dodatkowymi czynnikami wpływającymi na intensyfikację zachodzących procesów (m.in. ruch budowlany, napływ mieszkańców, rozwój działalności gospodarczej) są droga krajowa nr 8 oraz walory przyrodniczej (dolina Bugu, sąsiedztwo Zalewu Zegrzyńskiego).

Na potrzeby badania transportowego przeanalizowano ofertę przewozową, w której posłużono się danymi dotyczącymi rozkładów jazdy spółki Koleje Mazowieckie, obsługującej przewozy o zasięgu regionalnym i aglomeracyjnym. Dodatkowo określono dostępność czasową do centrum Warszawy oraz stacji i przystanków położonych wzdłuż linii kolejowej E75 w celu zbadania integracji z transportem indywidualnym (samochód).

Modernizacja linii kolejowej E75 wpłynęła pozytywnie na czas podróży, który uległ skróceniu, m.in. w wyniku wprowadzenia do kursowania nowych i zmodernizowanych składów. Dzięki temu zwiększyła się dostępność czasowa do Warszawy w kierunku północnym i północno-wschodnim. Najlepszą dostępność czasową samochodem do stacji i przystanków (do 5 min) odnotowano na obszarach bezpośrednio sąsiadujących z linią kolejową E75. Gminy położone w północno-zachodniej części obszaru badań (Radzymin i Dąbrówka), znajdują się w większości poza zasięgiem 15 min od stacji i przystanków kolejowych. Zorganizowane miejsca postojowe (parkingi P&R) znajdują się jedynie na stacji Wołomin Słoneczna. Na pozostałych stacjach i przystankach podróźni zostawiają samochody

na bezpłatnych parkingach przystacyjnych (Zielonka, Tuszcz, Wołomin, Kobyłka) lub znacznie częściej na nieurządzonych parkingach położonych w pobliżu linii kolejowej E75. W okresie modernizacji liczba połączeń kolejowych nie uległa znacznym zmianom i średnio wynosiła 20.



Fot. 1 (A, B). Obszary rozwoju aktywności gospodarczej wskazane przez samorządy lokalne

Źródło: NTview Tomasz Nizielsk

gospodarczej poprzez: wyznaczanie nowych terenów pod zabudowę usługową i produkcyjno-techniczną, uzbrajanie istniejących terenów inwestycyjnych, tworzenie zachęt inwestycyjnych dla przedsiębiorców, rewitalizację terenów zdegradowanych, a także budowę parkingów P&R i pętli autobusowych w pobliżu stacji i przystanków kolejowych. Jedynie gmina Zielonka i Wołomin precyzyjnie wskazały obszary rozwoju aktywności gospodarczej. Są to obszary zdegradowane, położone w sąsiedztwie lub niedalekiej odległości od linii kolejowej E 75 (fot. 1), dla których została przeprowadzona ocena atrakcyjności inwestycyjnej.

Ważnym uzupełnieniem powyższych analiz są wyniki dwóch badań ankietowych dotyczące polityki przestrzennej gmin oraz jakości funkcjonowania transportu kolejowego.

Badania ankietowe przeprowadzone wśród samorządów lokalnych na temat możliwości rozwojowych gmin w następstwie modernizacji linii kolejowej E75, potwierdzają niewielki wpływ inwestycji na procesy przestrzenne i sferę gospodarczą. Gminy obsługiwane zarówno przez linię kolejową E75, jak i konkurencyjną drogę krajową nr 8 (S8), wskazały na większe znaczenie ciągu drogowego, dlatego w jego sąsiedztwie wyznaczają wiele nowych terenów inwestycyjnych. Spośród dwunastu gmin położonych w obszarze badań, jedynie Zielonka, Wołomin, Tuszcz i Radzymin upatrują w modernizacji linii kolejowej E75 szansę na rozwój aktywności

Badania ankietowe, dotyczące jakości usług kolejowych oraz atrakcyjności transportu, zostały przeprowadzone wśród pasażerów korzystających z linii kolejowej E75. Spośród badanych elementów podróży ocenili, m.in.: ofertę przewozową i biletową, niezawodność, komfort podróży i stan infrastruktury kolejowej. Podróżni najlepiej ocenili ofertę połączeń w godzinach okołopołudniowych. Dobrze wypadła również ocena połączeń w godzinach porannych oraz popołudniowych. Ankietowani zasygnalizowali jednak niewystarczającą liczbę połączeń nocnych. Pozytywnie oceniona została niezawodność pociągów. Zdecydowana większość respondentów uważa, że opóźnienia, odwołania czy awarie pociągów zdarzają się bardzo rzadko lub rzadko. Dwie trzecie podróżnych przyznało, że korzysta z biletu miesięcznego, natomiast tylko jedna piąta – z biletów jednorazowych. Ankietowani wyrazili pozytywną opinię o komforcie podróży. Najwyżej oceniono wygodę w pociągach. Ponadto większość przebadanych pasażerów czuje się bezpiecznie oraz dobrze ocenia czystość w pociągach. Niekorzystnie oceniono natomiast poziom zatłoczenia w pociągach oraz dostępność kas biletowych i biletomatów.

Określenie wpływu modernizacji linii kolejowej E75 na rozwój Obszaru Metropolitalnego Warszawy jest zadaniem niezmiernie trudnym, gdyż zachodzące zmiany są następstwem zastałych już uwarunkowań oraz wielu kształtujących się procesów, które wynikają bardzo często z regionalnych lub krajowych trendów oraz zmian formalno-prawnych i realizowanych polityk szczebla rządowego. Nie należy jednakże marginalizować roli modernizacji linii kolejowej na rozwój obszaru badań. Jednak należy zaznaczyć, że bardziej mierzalny wpływ przedmiotowej inwestycji infrastrukturalnej prawdopodobnie będzie można dostrzec kilka lat po jej zakończeniu. Tym niemniej wyniki *Studium* przyczynią się do określenia międzynarodowej wizji rozwoju korytarza KI, a także zostaną wykorzystane przy aktualizacji dokumentów strategicznych i planistycznych województwa mazowieckiego.

Dokumenty

Plan zagospodarowania przestrzennego województwa mazowieckiego, Uchwała nr 180/14 Sejmiku Województwa Mazowieckiego z dnia 7 lipca 2014 r.

Literatura

Trautmann C., 2016, *Korytarz sieci bazowej Morze Północne–Bałtyk*, *Drugi Plan Pracy*, Raport. Strony internetowe

<http://ec.europa.eu/http://railbaltica.info/>