

CPK pod lupą

Założenia

21.12.2022 r.

Magdalena Dorożala

dr hab. Marek Słoń

Konrad Rychlewski

Mikołaj Dorożala

Piotr Franke

W tekście zostały wyrażone osobiste poglądy autorów. Nie należy ich utożsamiać z poglądami Instytutu Strategii 2050

Ostatnie 30 lat to likwidacja ponad 25% sieci kolejowej, spadek liczby przewożonych pasażerów o 65% i równoczesny (prawie trzykrotny) wzrost emisji dwutlenku węgla w sektorze transportu. O ile próba przełamania tego trendu, poprzez deklarowaną przez rząd chęć zwiększenia inwestycji w kolej, jest zjawiskiem pozytywnym, o tyle komponent kolejowy Centralnego Portu Komunikacyjnego budzi w obecnym kształcie wątpliwości.

Nowe linie kolejowe, proponowane w ramach CPK, nie biorą pod uwagę dzisiejszych i przyszłych potrzeb transportowych Polek i Polaków. Podporządkowanie całej koncepcji rozbudowy sieci kolejowej dowożeniu pasażerów do projektowanego tzw. megalotniska jest jedną z największych słabości projektu CPK. Jedynie niewielki ułamek liczby pasażerów (według szacunków ekspertów dla trasy Kraków - Warszawa będzie to około 5% ogólnej liczby pasażerów)¹ za cel podróży obierze "megalotnisko". Dla pozostałych pasażerów najważniejszym będzie, aby dostać się sprawnie i komfortowo z jednego miasta do drugiego. Inwestycja nie rozwiązuje problemu, jakim jest brak linii kolejowych między aglomeracjami, które są niezbędne do zaoferowania atrakcyjnej sieci połączeń dla mieszkańców całego kraju i nie daje perspektyw

¹ Tomasz Wardak - Piasta i Szprychy. Centralny Port Komunikacyjny lotnictwo, kolej i nasza przyszłość, 2022 r.

dalszego, zrównoważonego rozwoju dla poszczególnych regionów. Według stanowiska Komisji Zagospodarowania Przestrzennego przy Polskiej Akademii Nauk projekt CPK zagraża policentrycznemu, zrównoważonemu rozwojowi kraju.² Spółka CPK sugeruje, że liniami dla pociągów, które mają osiągać prędkość 350 km/h, mają poruszać się także kilkakrotnie wolniejsze pociągi regionalne. Takie założenia uniemożliwią ułożenie atrakcyjnego rozkładu jazdy i pozbawią jakiegokolwiek uzasadnienia inwestycje w linie przeznaczone dla szybkich pociągów. Poza nielicznymi wyjątkami na tzw. ścianie wschodniej, komponent kolejowy nie przewiduje żadnych łączników, które nie byłyby skierowane w kierunku lotniska.

Projektowi temu brakuje rozsądnego planowania, zarówno w zakresie inwestycji, jak i harmonogramu prac. W 2017 roku przewidywany koszt budowy centralnego lotniska i projektu CPK opiewał na kwoty w przedziale 26–35 mld zł, a pod koniec 2022 roku mówi się już o ponad 240 mld zł.³ Taki rozrzut kwotowy pozostawia ogromne pole do przeskalowania tej inwestycji i jeszcze bardziej podważa jej zasadność finansową.

W obliczu rosnącej konkurencji ze strony dróg szybkiego ruchu, ale też rosnących oczekiwań pasażerów pociągów, budowa wydajnej sieci kolejowej dużych prędkości jest niezbędnym elementem przywracania konkurencyjności tego środka transportu. Równocześnie realizacja większości szprych w proponowanym kształcie jest dyskusyjna. Dlatego autorzy rekomendują skupienie się na tych inwestycjach, do ukończenia których Polska zobowiązana jest umowami międzynarodowymi przy równoczesnym podjęciu przyspieszonych prac planistycznych nad nową koncepcją rozwoju polskiej sieci kolejowej jako całości, której jednym z elementów będą koleje dużych prędkości.

² Stanowisko KPZK PAN z 5 marca 2020 roku
kpsz.pan.pl/images/END_firmowy_stanowisko_SSL_CPK.pdf

³ Tomasz Wardak - Piasta i Szprychy. Centralny Port Komunikacyjny lotnictwo, kolej i nasza przyszłość

Główne mankamenty komponentu kolejowego CPK

Wydzielenie nadzoru i forma prawna: CPK zamiast PKP PLK, spółka prawa handlowego zamiast agencji rządowej

Największy program inwestycji kolejowych od 1989 r., decydujący o kształcie sieci na kolejne dekady, został wyłączony spod zarządu spółki akcyjnej PKP PLK SA, dla której takie przedsięwzięcia należą do podstawowych zadań i został powierzony Centralnemu Portowi Komunikacyjnemu Sp. z o.o. Choć można mieć uzasadnione zastrzeżenia do efektywności dotychczasowych działań PKP PLK, odbieranie jej części kompetencji i większości dostępnych funduszy przy zachowaniu w niej Centrum Realizacji Inwestycji, pogłębia tylko chaos kompetencyjny i rozmywa odpowiedzialność za kształt sieci i poszczególnych linii. Ponadto zmiana sposobu zarządzania polskimi kolejami nie powinna brnąć dalej w ślepy zaułek spółek prawa handlowego. Chodzi bowiem o krytyczną infrastrukturę państwa, która powinna być zarządzana przez państwową agencję i finansowana ze środków publicznych, a nie podmiot komercyjny, który ma udowadniać swoją rację istnienia generując zyski. Nie może zresztą tego skutecznie robić w sytuacji, gdy głównym konkurentem jest transport drogowy, którego bezpośredni użytkownicy w niewielkim stopniu ponoszą koszty budowy i utrzymania sieci.

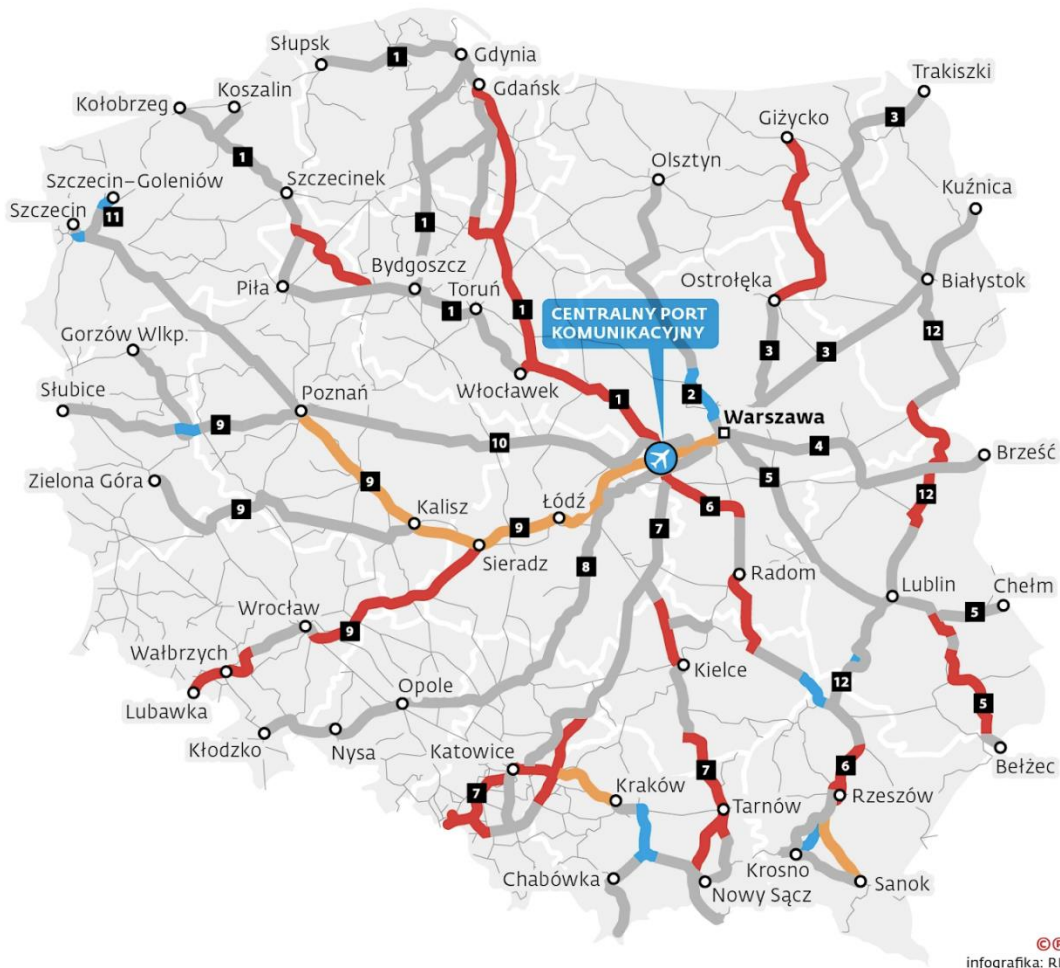
Układ linii: "piasta i szprychy" zamiast podejścia sieciowego

Zaprojektowanie docelowego układu dalekobieżnych połączeń kolejowych jako sieci dojazdowej do lotniska w Baranowie, niezależnie od zasadności budowy centralnego lotniska dla Polski, zaprzepaściło szansę na pełne wykorzystanie potencjału tego środka transportu, również w innych relacjach. Nawet gdyby projekt "szprych" kolejowych został wykonany z należytą starannością (a do przebiegu wielu ze "szprych" można mieć duże wątpliwości), efekt końcowy z racji nieodpowiednio postawionego zadania byłby wysoce niezadowolający. Do najważniejszych mankamentów proponowanego układu sieci zaliczamy:

- Przekształcenie polskiej sieci kolejowej w układ gwiazdzisty z CPK w centrum, co całkowicie ignoruje potrzebę poprawy połączeń południowych i

- równoleżnikowych: jedynymi odcinkami niepodporządkowanymi temu układowi są połączenia Krakowa z Katowicami oraz Rzeszowa z Lublinem.
- “Wielkie pomijanie aglomeracji”: ciąg z południa Polski do Płocka omija Warszawę, ciąg do Jastrzębia-Zdroju omija Katowice, ciąg do Głogowa i Zielonej Góry omija Poznań.
 - Nieznaczne zmniejszenie czasu przejazdu mimo wysokich nakładów inwestycyjnych: dla trasy Poznań - Warszawa przejazd po nowo wybudowanym “Igreku” przez Sieradz, Łódź i CPK będzie jedynie o 15 minut szybszy od docelowego czasu przejazdu już zmodernizowaną, “starą” linią E20 przez Konin i Kutno. (1:55 vs. 2:10).
 - Dogmat dojazdu do CPK w 2 godziny: powoduje to z jednej strony propozycję kosztownych odcinków tunelowych na linii do Nowego Sącza, a z drugiej strony brak jakichkolwiek inwestycji na ciągu nr 4 (do Białej Podlaskiej) oraz trasowanie pociągów do bliżej położonych ośrodków (np. Olsztyn, Rzeszów) po liniach modernizowanych do prędkości 120 km/h.
 - Marginalizacja Polski zachodniej: brak większych modernizacji na ciągu nr 8 do Opola i Kłodzka, podobnie jak na ciągu nr 10 do Poznania; akceptacja czasów dojazdu do CPK znacznie powyżej 3 godzin (Gorzów Wielkopolski 3:15, Kołobrzeg 3:35) mimo dogmatu “2 h do CPK”; porzucenie idei obsługi Szczecina szybkimi pociągami na rzecz poprawy dojazdu do portu lotniczego Szczecin-Goleniów.
 - Trasowanie większości połączeń dalekobieżnych z zachodu, północy i południa kraju przez CPK, mimo że jedynie niewielki ułamek pasażerów tych pociągów będzie miał za cel podróży samo lotnisko. Obecnie z lotów regionalnych do Warszawy korzysta jedynie 1 mln osób rocznie, a z kolei dalekobieżnej ponad 50 mln ogółem.

NOWE LINIE KOLEJOWE DO OBSŁUGI CPK



<p>1 – 12 SZPRYCHY KOLEJOWE PROWADZĄCE DO CPK</p>	<p>NOWE LINIE KOLEJOWE BUDOWANE PRZEZ SPÓŁKĘ CPK</p> <ul style="list-style-type: none"> — ○ PASAŻERSKIE I TOWAROWE — ○ PASAŻERSKIE 	<p>LINIE KOLEJOWE BUDOWANE PRZEZ PKP PLK SA</p> <ul style="list-style-type: none"> — ○ ISTNIEJĄCE — ○ NOWE 	<p>POZOSTAŁE LINIE KOLEJOWE</p> <p><small>Źródło: Centralny Port Komunikacyjny</small></p>
--	--	---	---

Źródło: Dziennik Gazeta Prawna- wydanie cyfrowe

Hybryda niesłużąca nikomu: rozmieszczenie stacji bez wystarczających analiz, determinowane doraźnymi interesami politycznymi, a nie długofalowymi potrzebami podróżnych, brak oddzielnych linii dla KDP

Koleje dużych prędkości wymagają nie tylko odpowiednio łagodnych łuków i dużego odstępu między torami, ale też odpowiednio rzadkich przystanków. Inaczej

czas zyskany na rozwinięciu wysokiej prędkości tracony jest z powodu postojów na stacjach, które nigdy nie wygenerują odpowiednio wysokich potoków podróży. CPK konsekwentnie ignoruje tę prawidłowość. Przykładowo proponując na projektowanej do prędkości 350 km/h linii KDP Łódź – Wrocław przystanki we wsiach Czajkowo (190 mieszkańców) i Wodzierady (330 mieszkańców). Trudno oprzeć się wrażeniu, że spółka CPK rozmieszcza przystanki nie tam, gdzie byłyby one uzasadnione, ale według klucza politycznego albo żeby “przekupić” protestujące społeczności lokalne hipotetycznym przyłączem do sieci KDP.

Zamiast inwestować w równie ambitny, równoległy program rozwoju sieci połączeń regionalnych i lokalnych, PiS proponuje całkowicie nieuzasadnione przystanki, które nie przydadzą się w codziennych podróżach mieszkańców tych miejscowości, ale skutecznie wydłużą czas podróży i podważą sens budowy linii o tak wyśrubowanych parametrach.

Usiłując pogodzić ze sobą wymagania podróży na trasach lokalnych i krajowych lub międzynarodowych, CPK nie stworzy atrakcyjnej oferty ani dla jednych, ani dla drugich. Mieszkańcy Czajkowa czy Wodzieradów nie dotrą dzięki linii KDP do sąsiednich gmin czy powiatów, a potrzeba wyjazdu do Pragi będzie dla nich równie częsta jak zapotrzebowanie podróźnego z Wilna czy Warszawy na zatrzymanie w tych wsiach. Jedni i drudzy zasługują na nowoczesną kolej, która odpowiada na ich realne potrzeby, a nie na hybrydę, która nie będzie atrakcyjna dla nikogo.

Sama chęć zmieszczenia na jednej linii ruchu wolniejszych pociągów regionalnych oraz towarowych (jadących do 120 km/h) i wysokiej jakości pociągów dużych prędkości (jadących powyżej 250 km/h) uniemożliwia stworzenie rozkładu jazdy z atrakcyjną częstotliwością kursowania. CPK zdaje się ten problem ignorować, nie prezentując w oficjalnie dostępnych materiałach jednoznacznego podziału linii ze względu na ich funkcję oraz zakładane prędkości.

Podejście do obywateli: brak należytej komunikacji mimo skali projektu i nieustannie zmienianych założeń

Kontrowersyjny, rządowy projekt CPK budzi poważne zastrzeżenia zarówno ekspertów ds. transportu i środowiska, jak i dużej części społeczeństwa. Swoje

wątpliwości wyraziły m.in. takie instytucje jak Rzecznik Praw Obywatelskich⁴, Najwyższa Izba Kontroli⁵ czy Senat RP.⁶ Kluczowe przy tak dużych inwestycjach jest dążenie do elementarnego konsensusu społecznego i efektywne informowanie obywateli o założeniach oraz przebiegu projektowanych tras. Forma prowadzonych konsultacji społecznych budzi skrajne emocje, pozostawiając mieszkańców z jeszcze większą liczbą pytań dotyczących planowanej przez rząd inwestycji. Przy projekcie budzącym tak duże społeczne emocje, mieszkańcy powinni być informowani w sposób rzetelny, z odpowiednim wyprzedzeniem i uwzględnieniem potrzeb elementarnego wsparcia prawnego, administracyjnego i psychologicznego. Brak możliwości odrzucenia proponowanych w ankiecie konsultacyjnej wariantów przebiegu linii KDP nie daje obywatelowi realnej możliwości niezgodzenia się na żaden z planowanych wariantów (konieczność uzupełnienia ankiet o większe możliwości wyboru oraz uzasadnienie). Warto również zaznaczyć, iż protesty społeczne przybierające różne, lokalne formy mają swoje uzasadnienie i są dowodem na brak efektywnego dialogu władzy ze stroną społeczną. Przeprowadzane zmiany w Ustawie o gospodarce nieruchomościami w tym samym czasie, kiedy trwają ww. protesty, a kolejne regiony obejmowane są projektem CPK, tworzą bardzo negatywny klimat i pogłębiają brak zaufania społecznego do instytucji państwa. Dodatkowo brak transparentności przy realizacji programu tzw. dobrowolnych nabyć, które wdraża Spółka CPK, skupując już dziś grunty i nieruchomości na terenie Polski, jednocześnie odmawiając podania do informacji publicznej podstawowych danych odnośnie do tych transakcji, może rodzić kolejną przestrzeń do potencjalnych nadużyć i wywoływać społeczne oburzenie. Według opinii Rzecznika Praw Obywatelskich⁷ zmiany w tejże ustawie, proponowane przez przedstawiciela rządu ministra Marcina Horałę, mogą ingerować w chronione konstytucyjnie prawo własności i naruszać zasadę słusznego odszkodowania za wywłaszczenie nieruchomości. Ponadto w ostatnich kilkunastu latach przyjęto w naszej opinii zbyt wiele specustaw adresowanych pojedynczym, wybranym celom inwestycyjnym. W ten sposób dochodzi do

⁴ Biuletyn Informacji Publicznej RPO - Nowe zasady ustalania odszkodowań za wywłaszczenie nieruchomości na potrzeby Centralnego Portu Komunikacyjnego. Uwagi RPO dla Senatu bip.brpo.gov.pl

⁵ Raport NIK z 13 stycznia 2022 roku - Centralny Port Komunikacyjny, czy to się może udać? nik.gov.pl

⁶ <https://300gospodarka.pl/news/cpk-senat-odrzucil-nowele-dotyczaca-odszkodowan-za-wywłaszczenia>

⁷ Biuletyn Informacji Publicznej RPO - Nowe zasady ustalania odszkodowań za wywłaszczenie nieruchomości na potrzeby Centralnego Portu Komunikacyjnego. Uwagi RPO dla Senatu bip.brpo.gov.pl

powstania równoległego systemu prawa, który zaczyna wypierać przepisy ogólne, w tym te dotyczące polityki przestrzennej. Taka sytuacja generuje pogłębienie i tak sporego już braku społecznego zaufania do państwa i jego instytucji oraz rodzi poczucie zagrożenia własności i wolności wśród obywateli.

Negatywne konsekwencje nadmiernego tempa projektu

Przy projektach na tak ogromną skalę kluczowe jest odpowiednie i kompleksowe planowanie w długim okresie. Nie ulega wątpliwości, że ze względu na zaniedbania w obszarze gospodarki przestrzennej w Polsce kwestia planowania w czasie jest tutaj kluczowa. Polska sieć osadnicza jest bardzo rozlana i rzeczywiście trudno będzie zrealizować tego rodzaju inwestycję bez naruszenia istniejącej zabudowy. Aczkolwiek w przypadku tak dużej ingerencji w obecną przestrzeń i planowanie przestrzenne – planowanie i konsultacje społeczne nie mogą być prowadzone w narzuconym obecnie przez rząd tempie. Ludzie muszą wiedzieć z odpowiednio dużym wyprzedzeniem: czy i w jaki sposób dany projekt będzie ingerował w ich prywatne nieruchomości. Komunikaty przekazywane społeczeństwu powinny być stabilne, wysyłane z dużym wyprzedzeniem, bez groźby generowania społecznego chaosu i buntu, co ma miejsce obecnie. Na obszarach planowanych wariantów nikt nie powinien dostawać pozwoleń na budowę ze znacznym wyprzedzeniem – dla przykładu w woj. lubelskim ludzie zamykali budowy w grudniu 2021, a w styczniu 2022 dowiadawali się o wariacie lub wariantach torów CPK, które mają przebiegać przez ich nowe domy.

Przy takim nieadekwatnym tempie inwestycja może generować dodatkowe koszty i powodować kolejne problemy społeczne. Eksperci wskazują na bardzo duże ryzyko przeskalowania i wielokrotnego przekroczenia zakładanego na ten cel budżetu. Tak ogromne tempo projektu naturalnie będzie generować wzrost kosztów, aby zmieścić się w nierealnym harmonogramie.

Kwestie ekologiczno-przyrodnicze

Konieczne jest przygotowanie pełnej analizy wpływu projektu na bioróżnorodność – obejmującej kwestie przecięcia szlaków migracyjnych zwierząt, siedlisk i przestrzeni lęgowych konkretnych gatunków, a przez to wybór opcji

możliwie jak najmniej szkodliwej dla środowiska przyrodniczego. Innym ważnym tematem z punktu widzenia środowiska naturalnego (w tym dla komfortu życia człowieka) jest źródło energii, które ma napędzać pociągi KDP. Z pełną świadomością, że kolej jest ekologiczną formą transportu, warto zwrócić uwagę na to na ile projekt czerpiący środki z zielonej transformacji przewiduje rzeczywiste czerpanie energii ze źródeł odnawialnych i może przyczynić się do redukcji emisji gazów cieplarnianych.

Bardzo ważnym dodatkowym elementem projektu powinno być zapewnienie możliwie jak najmniejszej szkodliwości zanieczyszczenia hałasem dla tych skupisk ludności, które będą znajdować się najbliżej inwestycji. Niezaprzeczalnie Spółka CPK powinna precyzyjnie informować o skali skutków zanieczyszczenia hałasem i metodach, jakie zamierza podjąć, aby im przeciwdziałać.

Stawiając na rozwój ekologicznych form transportu, należy inwestować w kompleksową politykę rozwoju zielonej energii w Polsce, a w konsekwencji – uczynić transport zbiorowy naprawdę niskoemisyjnym.

Podważanie porządku prawnego: specustawy uchylające prawo o gospodarce przestrzennej i zmieniające zasady wywłaszczeń

Obecnie, większość inwestycji drogowych (nie tylko autostrad i dróg ekspresowych) jest realizowana na podstawie tzw. specustawy drogowej⁸, czyli Ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych. Była ona odpowiedzią na skomplikowany i długotrwały proces inwestycyjny.

Wydawana na mocy ustawy Decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej (ZRID) stanowi połączenie kilku decyzji administracyjnych. Dzięki temu skraca i upraszcza ona postępowania administracyjne prowadzące do budowy infrastruktury drogowej. Dla uproszczenia realizacji inwestycji kolejowych w 2003 roku dodano spec-rozdział w Ustawie o transporcie kolejowym⁹, dając inwestorom publicznym narzędzia zbliżone do tych ze specustawy drogowej.

⁸ Ustawa z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych

⁹ Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym

Ponadto w ostatnich kilkunastu latach przyjęto wiele specustaw dotyczących pojedynczych, wybranych celów inwestycyjnych: specustawa lotniskowa, o gazoporcie, atomowa, przesyłowa, w sprawie przekopu Mierzei Wiślanej, w sprawie budowy Centralnego Portu Komunikacyjnego, mieszkaniowa.

W konsekwencji tych działań, powstaje równoległy system prawa, który zaczyna wypierać przepisy ogólne, w tym te dotyczące polityki przestrzennej. Podstawowym problemem jest brak kompleksowego podejścia ustawodawcy do prawodawstwa oraz stosowanie środków doraźnych i tymczasowych.

Jeżeli istniejące przepisy ogólne są tak skomplikowane i trudne w stosowaniu, że każda większa inwestycja wymaga tworzenia nowej ustawy, to wniosek powinien być jeden: należy poprawić przepisy ogólne.

Wątpliwości co do analiz, założeń i prognoz CPK

Inwestycja w tej skali powinna być pochodną polityki transportowej państwa, skupionej na rozwoju transportu zbiorowego i ograniczeniu emisji szkodliwych gazów, która powinna zostać zaktualizowana w toku szerokiej debaty społecznej i eksperckiej. W podstawowych dokumentach Spółki CPK powstanie samego lotniska wraz z infrastrukturą towarzyszącą jest celem samym w sobie, czasem łączonym z osiągnięciem hipotetycznego zysku.

Z tej perspektywy rażąco jest brak czytelnych komunikatów o zasadniczych kryteriach opłacalności inwestycji: konkretnej siatce i częstotliwości połączeń, szacowanej cenie biletów, potokach pasażerskich, konkurencyjności wobec komunikacji indywidualnej i lotniczej. Taka analiza dotycząca zwłaszcza lotniska powinna uwzględniać zmieniającą się sytuację geopolityczną oraz następstwa pandemii.

Transport towarów: CPK ma spełniać rolę hubu dla transportu towarów

W pierwotnym projekcie CPK transport towarowy został potraktowany marginalnie, a próba naprawienia tego braku już w trakcie rozwijania koncepcji odnosi się do samego lotniska, a nie sieci transportowej kraju. W inwestycjach kolejowych dostrzegamy brak terminali przeładunkowych i uwzględnienia tego ruchu w kształcie sieci oraz na poszczególnych odcinkach. W projekcie znalazło się

natomiast podniesienie do standardu autostrady drogi krajowej nr 50, czyli trasy obsługującej przede wszystkim tranzytowy, kołowy ruch ciężki. Zamiast ograniczyć liczbę wjeżdżających do Polski TIR-ów, taka inwestycja sprzyja wręcz wzrostowi ich liczby.

Nasze rekomendacje, czyli co zrobić z CPK

Polska potrzebuje poprawy oferty przewozowej kolei na każdym szczeblu – od odcinków kolei wąskotorowej po kolej dużych prędkości, od sieci szybkiej kolei miejskiej, oplatającej główne aglomeracje po połączenia międzynarodowe. Rozwijaniu kolei pasażerskiej muszą towarzyszyć inwestycje w tworzenie wydajnych korytarzy transportowych i hubów dla przewozów towarowych, umożliwiające w perspektywie kilkunastu lat faktyczną realizację hasła “Tiry na tory”.

Poniżej autorzy przedstawiają kluczowe filary rzetelnego programu inwestycji kolejowych.

Rekomendacje ogólne

- Dążenie do stworzenia takiej sieci kolejowej i oferty przewozowej, żeby kolej mogła stać się środkiem transportu pierwszego wyboru dla jak największej części naszego społeczeństwa (szybkość i częstotliwość połączeń, komfort podróżowania).
- Rzeczywiste uprzywilejowanie kolei względem innych środków transportu, również pod względem nakładów finansowych: w ostatnich 30 latach wybudowano 40 km nowych linii kolejowych, ale ponad 5000 km nowych dróg ekspresowych i autostrad. Chcąc przywrócić należytą rolę kolei, trzeba dążyć do jak najszybszego przewyciężenia tej rażącej dysproporcji.
- Wprowadzenie równowagi inwestycyjnej między pracami utrzymaniowymi, modernizacjami istniejących odcinków i budową całkowicie nowych linii.
- Zaprzestanie antagonizowania inwestycji KDP z połączeniami o innym profilu: wyznaczenie linii obsługujących jedynie ruch dużych prędkości i przyjęcie dla nich wysokich parametrów trasowania, łącznie z przystankami jedynie w ważniejszych ośrodkach miejskich oraz linii przeznaczonych dla ruchu mieszanego, również regionalnego, które z racji niższych wymagań konstrukcyjnych byłoby łatwiej wpisać w istniejącą zabudowę.

- Urealnienie kosztów dostępu do infrastruktury: obecnie przewoźnicy kolejowi pokrywają nie tylko 100% kosztów utrzymania infrastruktury, ale też koszty stałe funkcjonowania PKP PLK, podczas gdy 99% dróg jest dostępnych bez jakichkolwiek opłat.

Rekomendacje do 2025 roku:

- Przeniesienie prac nad rozwojem polskiej sieci kolejowej w całości do PKP PLK po przekształceniu tej spółki prawa handlowego w agencję rządową.
- Dokończenie już rozpoczętych modernizacji będących elementami "szprych" CPK, np. Warszawa - Lublin, Działdowo - Olsztyn, Poznań - Szczecin.
- Urealnienie harmonogramu prac nad nowo budowanymi odcinkami w celu ich staranniejszego zaprojektowania.
- Prowadzenie rzetelniejszego dialogu społecznego i uniknięcia spiętrzania zamówień, dodatkowo podnoszącego koszty.
- Podniesienie prędkości maksymalnej na ciągach Białystok - Ełk i Ełk - granica państwa do prędkości projektowej dla nadbałtyckich odcinków Rail Baltici, czyli z 200 do 249 km/h - jest to szczególnie pilne wobec planów finalizacji w niedalekiej przyszłości prac projektowych i podpisania umów wykonawczych.
- Kontynuacja prac nad nową linią Warszawa - Łódź w wariantcie nie przesądzającym o powstaniu nowego lotniska i bez przystanków pośrednich, zaprojektowaną na prędkości > 350 km/h.
- Kontynuacja prac nad nową linią Łódź - Wrocław - Wałbrzych - granica państwa i dalej do Pragi z prędkością projektową 400 km/h - ta odnoga jak i cały "Igrek" miał wedle pierwotnych planów w przyszłości umożliwić podniesienie prędkości kursowania do tej wartości.
- Kontynuacja prac nad połączeniem Centralnej Magistrali Kolejowej z Łodzią przez Opoczno.
- Rozpoczęcie prac nad ciągiem Warszawa - Poznań - granica państwa, dostosowanym do docelowej prędkości maksymalnej 400 km/h - Polska do roku 2030 zobowiązana jest do ukończenia wszystkich odcinków KDP wpisanych do sieci bazowej TEN-T, czyli obok Rail Baltici też Warszawa - Wrocław - Praga oraz Warszawa - Poznań - Berlin.
- Rozpoczęcie prac nad podniesieniem prędkości maksymalnej na CMK do 300 - 350 km/h oraz wydłużeniem tej linii w kierunku Katowic i Krakowa zgodnie z koncepcją węzła małopolsko-śląskiego - założenie to jest zgodne z wcześniejszymi planami rozbudowy CMK i pozwoli skrócić dojazd z Krakowa i Katowic do stolicy do około 90 minut.

Rekomendacje po 2025 roku:

- Wytyczenie połączeń KDP do państw sąsiednich w porozumieniu z tymi państwami (odpowiednia koordynacja na szczeblu UE).
- Wykorzystanie prac studialnych nad końcówkami "szprych" CPK do opracowania wizji regionalnych hubów komunikacyjnych II oraz III kategorii w porozumieniu ze społecznością lokalną. Przy jednoczesnym, odpowiednim powiązaniu linii modernizowanych do 160 km/h oraz nowo budowanych odcinków KDP "light" projektowanych na prędkość do 249 km/h.
- Stopniowe, ale systemowe wdrażanie zrównoważonej koncepcji rozwoju sieci kolejowej w Polsce, proponowane przez ruch Polska 2050.

Magdalena Doróżała– ogólnopolska liderka ds. ekologii stowarzyszenia Polska 2050, koordynatorka zielonych projektów i prac regionalnych grup eko-ambasadorów. Z wykształcenia ekonomistka specjalizująca się w Public Relations.

Marek Słoń– stypendysta FNP, Maison des Sciences de l'Homme i Humboldt Stiftung, kierownik Zakładu Atlasu Historycznego Instytutu Historii PAN w latach 2008–2020 i zastępca Dyrektora tego instytutu w latach 2016–2019, obecnie Inspektor ds. Zrównoważonej Mobilności w Urzędzie Gminy Izabelin.

Konrad Rychlewski– absolwent psychologii na Uniwersytecie Humboldta w Berlinie ze specjalizacją ergonomii maszyn i oprogramowania, pracownik jednej z wiodących firm w branży IT, aktywista i działacz polityczny

Mikołaj Doróżała– społecznik, wolontariusz stowarzyszenia Polska 2050, współautor raportu „Ku zrównoważonej mobilności”. W obszarze jego zainteresowań znajduje się gospodarka przestrzenna i polityka transportowa. Wierzy, że ograniczenie wykluczenia transportowego pozwoli ludziom na dostęp do edukacji, a w konsekwencji– wyrównanie szans. Od ponad 20 lat działa wspierając lokalne społeczności.

Piotr Franke – inżynier budownictwa specjalizujący się w infrastrukturze transportowej. Ukończył Politechnikę Warszawską. Aktualnie pracuje w roli projektanta w biurze projektowym w Niemczech. Wcześniej pracował w firmie budowlanej w Warszawie. Tworzy podcast „Na dobrym torze” dotyczący zrównoważonej mobilności i transportu. W ruchu Polska 2050 pełni funkcję koordynatora zagranicznej eko-grupy.