



*kolej
dużych
prędkości*

K D P

Kolej Dużych Prędkości w Polsce

Marek Pawlik

Wiceprezes Zarządu - Dyrektor ds. strategii i rozwoju
PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Warszawa, 30.08.2011 r.

Nowe linie kolejowe o wysokich parametrach – - dominująca tendencja w kolejnictwie

Umożliwia to podróżowanie pomiędzy centrami aglomeracji ze średnią prędkością ponad 200 km/h, a więc ponad 2-krotnie wyższą od możliwej przy rozbudowanej sieci autostrad.

■ **Linie dużych prędkości mają obecnie** m.in.

Francja, Niemcy, Hiszpania, Włochy, Belgia, Wlk. Brytania, Holandia, Japonia, Korea, Chiny, Tajwan, Turcja.

■ **W budowie znajdują pierwsze linie** w takich państwach jak: Szwecja, Portugalia, Iran, Argentyna.

■ **Planowane są nowe linie** m.in. w Austrii, Słowacji, na Węgrzech, Czechach, Rosji, Rumuni, Maroku, Arabii Saudyjskiej, Brazylii, Indiach.



Czynniki przemawiające za budową kolei dużych prędkości w Polsce

- Polska jest dużym krajem - aby zapewnić sprawną komunikację na miarę XXI wieku nie wystarczą linie kolejowe 160 km/h i sieć autostrad.
- Konieczne jest usunięcie bariery w postaci braku linii kolejowych o wysokich parametrach technicznych dla organizacji szybkich połączeń kolejowych pomiędzy Polską wschodnią i zachodnią.
- Szybkie pociągi na liniach konwencjonalnych ograniczają zdolność przepustową linii dla pociągów towarowych i regionalnych.
- Modernizacja istniejących linii kolejowych do dużych prędkości byłaby droższa od budowy linii dużych prędkości.
- Część linii należy przeznaczyć docelowo na priorytetowy ruch towarowy.



od pomysłu do decyzji

- **1995** – Kierunkowy program rozwoju kolei dużych prędkości w Polsce.
- **2002** – koncepcja układu „Y” Warszawa – Łódź – Poznań/Wrocław.
- **2005** – opracowanie Wstępnego Studium Wykonalności budowy linii dużych prędkości Poznań/Wrocław – Łódź – Warszawa.
- **III-IX 2008** – opracowanie Programu budowy i uruchomienia przewozów kolejami dużych prędkości w Polsce i Prognozy oddziaływania na środowisko dla Programu KDP.
- **19 XII 2008** – przyjęcie uchwałą Rządu RP dokumentu strategicznego „Program budowy i uruchomienia przewozów KDP w Polsce” oraz Master Planu dla kolei polskich do 2030 r.
- **V 2010** – rozstrzygnięcie przetargu na opracowanie SW:
 - założony czas trwania I etapu: 13 miesięcy → **X 2011**
(m.in. wybór trasy linii, określenie zasad finansowania);
 - założony czas trwania II etapu: 14 miesięcy → **XII 2012**
(m.in. pełne analizy dla wybranej trasy linii KDP)

Warszawa – Łódź – Poznań/Wrocław nowa linia kolejowa budowana od podstaw

Założone parametry:

- Długość linii – ok. 450 km
- Prędkość maksymalna – 350 km/h
- System zasilania - 2 x 25 kV, 50 Hz
- Standard – europejski (wg TSI HS)

- Czesy przejazdu:
 - Warszawa – Łódź: 30 minut;
 - Warszawa – Poznań: 1h 30 min;
 - Warszawa – Wrocław: 1h 50 min.





Warszawa – Łódź – Poznań/Wrocław

nowa linia kolejowa budowana od podstaw

Obecnie realizowane Studium Wykonalności

obejmuje aspekty techniczne, środowiskowe, społeczne i ekonomiczne niezbędne do zaprojektowania i budowy nowej linii kolei dużych prędkości

Wykonawca - Konsorcjum:

- Ingenieria IDOM Internacional S.A. z siedzibą w Madrycie
- Biuro Projektów Komunikacyjnych w Poznaniu Sp. z o.o.

Wartość umowy: 48 951 000 PLN netto

Podstawowe korzyści:

- skrócenie czasu przejazdu, poprawa komfortu podróży,
- zwiększenie konkurencyjności i atrakcyjności gospodarczo – społecznej polskich regionów
- wzmocnienie pozycji międzynarodowej państwa poprzez włączenie go w sieć europejskich szybkich połączeń kolejowych

Zakres obecnych działań

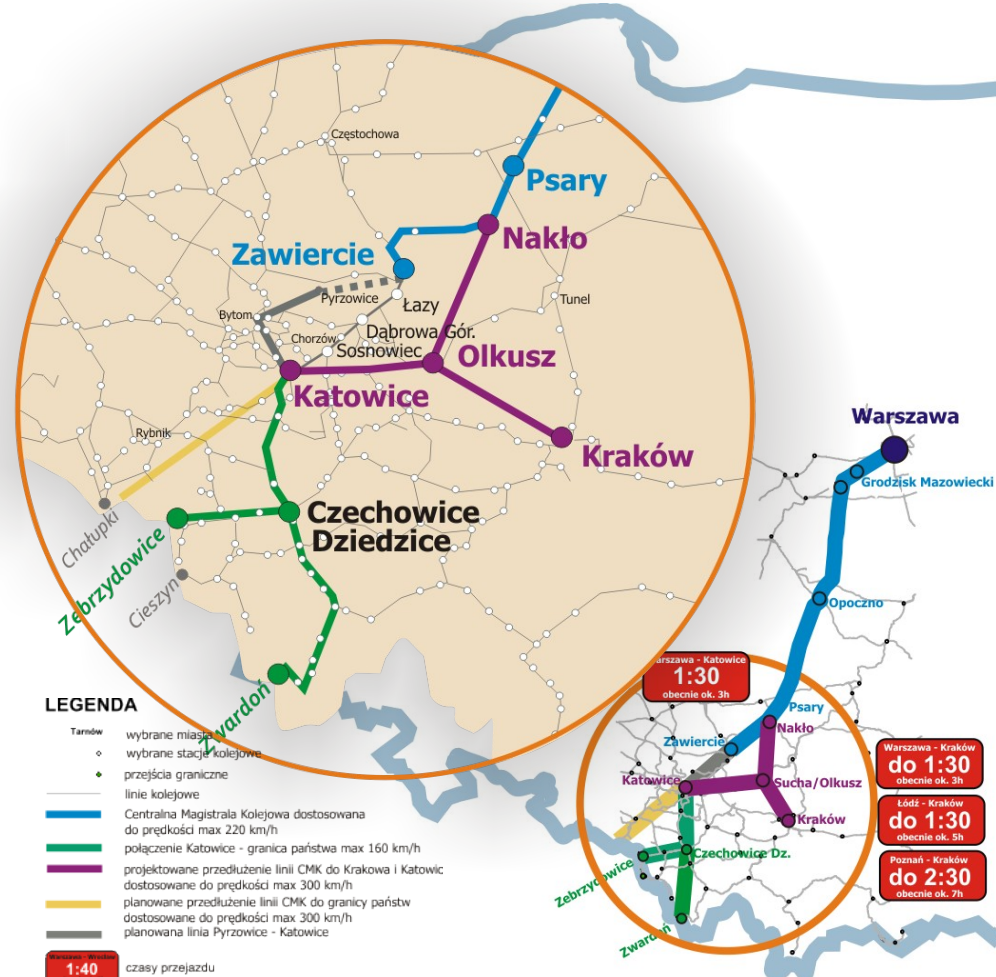
W ramach obecnie prowadzonych prac w zakresie budowy sieci kolei dużych prędkości w Polsce przygotowywane są m.in. następujące zasadnicze opracowania:

- Studium Wykonalności dla budowy linii kolejowej dużych prędkości Warszawa – Łódź – Poznań/Wrocław
- Studia Wykonalności dla węzłów kolejowych
- Studium Wykonalności dla modernizacji linii E 65 – Południe (CMK – Kraków/Katowice – Zwardoń/Zebrzydowice – granica państwa)
- Dokumenty związane z przygotowaniem i wdrożeniem standardów i przepisów dotyczących kolei dużych prędkości.

Centralna Magistrala Kolejowa przystosowana do parametrów linii dużych prędkości

Założone parametry:

- Długość linii – ok. 440 km
- Prędkość maksymalna
 - obecnie 160 km/h,
 - do 220 km/h przed końcem 2013;
 - do 300 km/h po roku 2020,
- System zasilania
 - 3 kV prądu stałego
 - 2 x 25 kV, 50 Hz po roku 2020
- Standard – europejski (TSI HS)



Centralna Magistrala Kolejowa

przystosowana do parametrów linii dużych prędkości

Planowane inwestycje:

Modernizacja do 220 km/h – obecnie realizowana

Modernizacja w dalszej perspektywie obejmie:

- dostosowanie CMK (Grodzisk Maz.- Zawiercie) do prędkości max 300 km/h,
- przedłużenie CMK (budowa nowych odcinków) do Krakowa i Katowic;
- przedłużenie CMK lub modernizacja obecnego połączenia od Katowic do granicy z Czechami i Słowacją
- przebudowa stacji Czechowice Dziedzice, Zwardoń, Zebrzydowice

Korzyści:

Budowa linii "Y" wraz z modernizacją CMK stworzy system KDP w centrum kraju i na liniach obciążonych największym strumieniem pasażerów.

Korzyści z tego systemu będą widoczne także w pozostałych regionach, w postaci skrócenia czasu podróży w wielu relacjach.

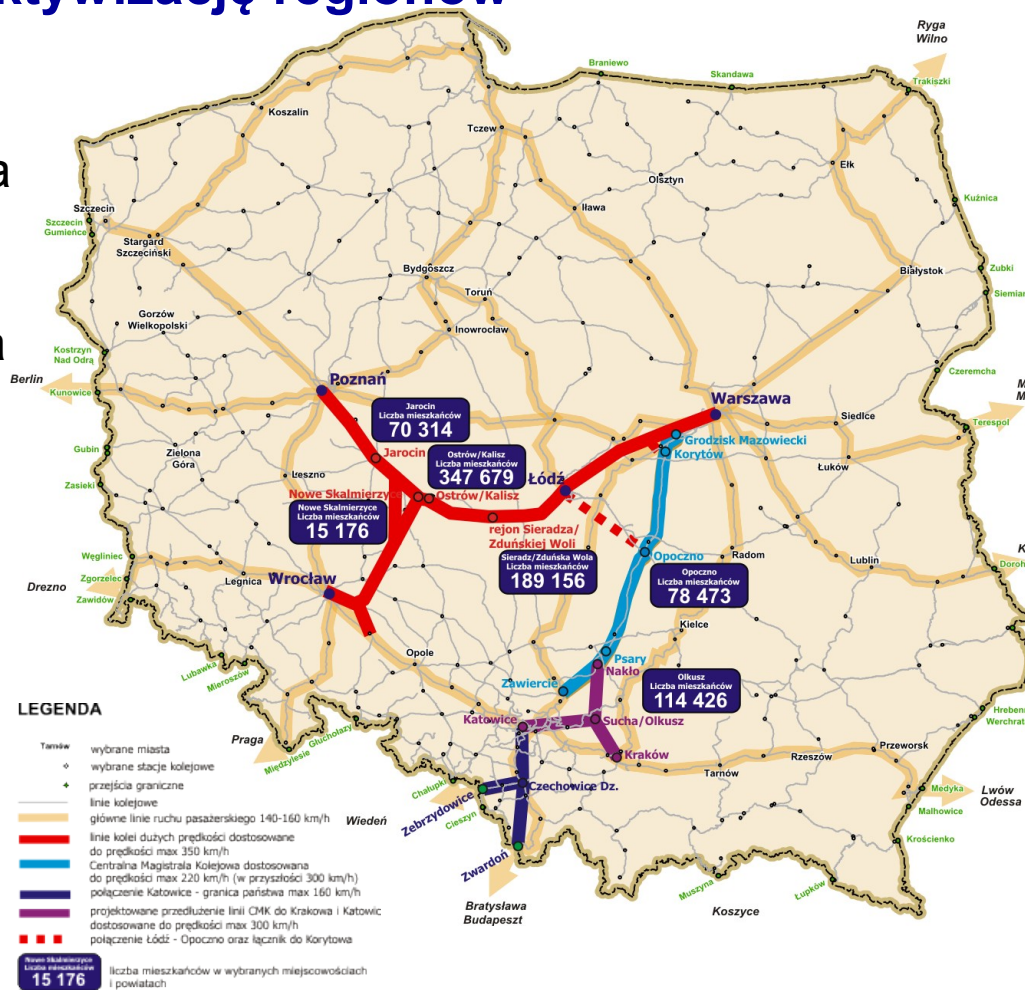


dostosowane węzłów do obsługi KDP

- Dostęp do KDP dla mieszkańców aglomeracji
- Dostęp do KDP dla mieszkańców mniejszych miejscowości województw: dolnośląskiego, łódzkiego, małopolskiego, mazowieckiego, śląskiego i wielkopolskiego
- Integracja z innymi środkami transportu publicznego
- Parkingi, postoje taxi, ...

Regionalne stacje KDP szansą na aktywizację regionów

Lokalizacja stacji regionalnych analizowana jest w ramach opracowania studium wykonalności dla linii „Y” -powstaną wraz z tą linią. Stacja regionalna w Olkuszu planowana jest wraz z budową przedłużenia linii E65 Południe (CMK) do Krakowa i Katowic.



Podstawowe korzyści:

- rozwój gmin i powiatów,
- łatwiejszy dostęp do rynku pracy,
- zwiększenie zainteresowanie inwestorów,
- poszerzenie oferty kulturalno-oświatowej,
- integracja społeczna na poziomie krajowym.



Węzły multimodalne i dworce KDP

„... Z założenia dworce obsługujące ruch KDP będą zlokalizowane łącznie z dworcami obsługującymi ruch tradycyjnej kolei. Jest to warunek konieczny realizacji koncepcji sieci KDP zintegrowanej z siecią tradycyjną ...”

- Dla Wrocławia, Poznania i Warszawy przyjęto w projekcie OPZ obecne dworce główne i centralne.
- Dla Łodzi - nowy dworzec budowany w ramach II etapu modernizacji obecnego połączenia Łódź – Warszawa.
- Dla Kalisza/Ostrowa Wlkp. dla opcji 1 - nowy wspólny dworzec wg wariantów zaproponowanych przez władze regionalne w wykonanym na ich zamówienie wstępnym studium.



Polskie linie dużych prędkości elementem europejskiego systemu kolejowego

Południowa granica Polski

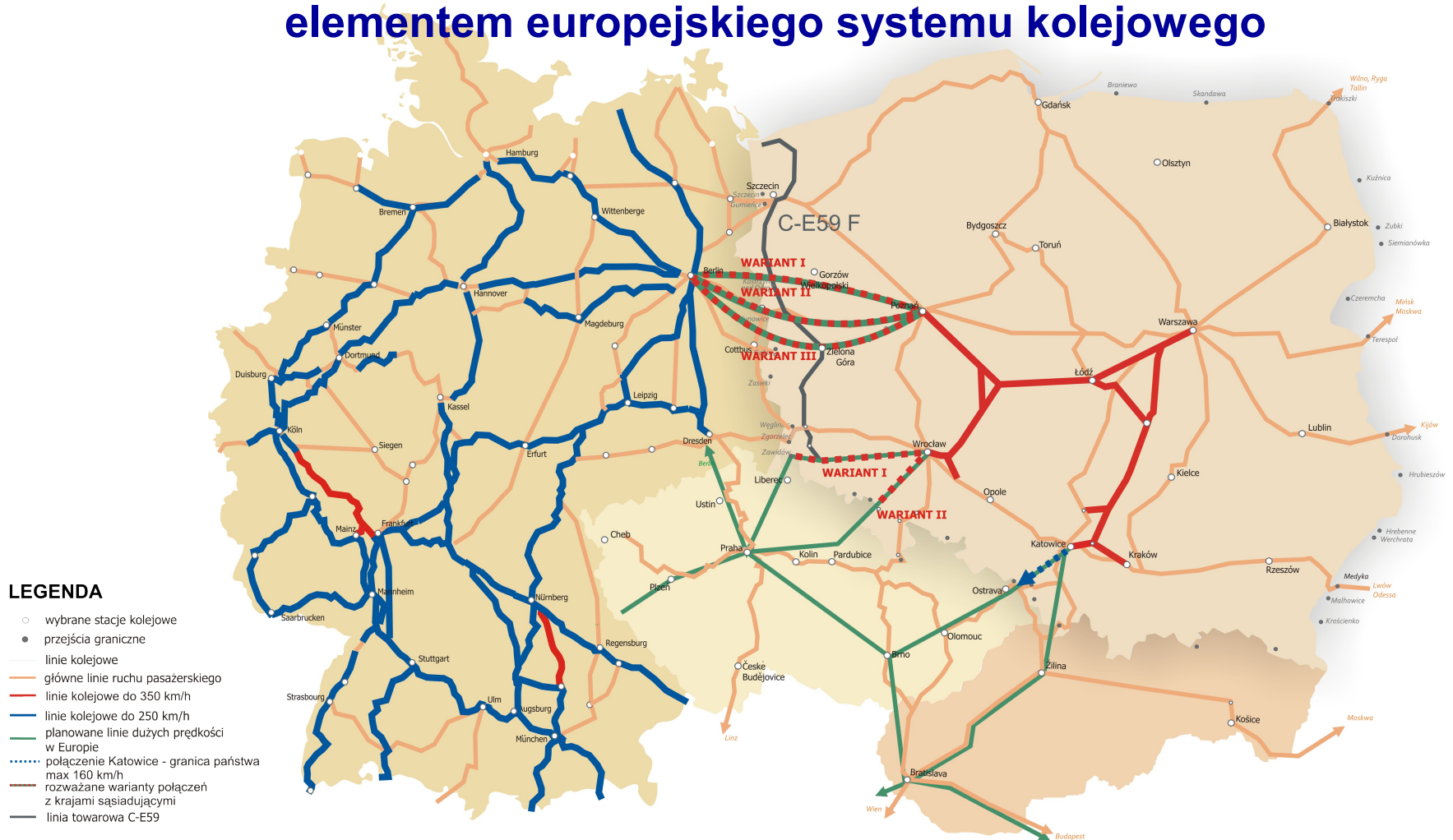
7 kwietnia 2011 r. ministrowie odpowiedzialni za transport w Polsce i Czechach podpisali list intencyjny dotyczący połączenia obu państw liniami kolei dużych prędkości. Celem zawarcia listu intencyjnego było określenie zakresu i trybu współpracy Ministerstwa Infrastruktury Rzeczypospolitej Polskiej i Ministerstwa Transportu Republiki Czeskiej w dziedzinie połączeń liniami dużych prędkości. W ramach modernizacji linii kolejowej E65 Południe planuje się w przyszłości połączyć polski i słowacki system Kolei Dużych Prędkości. Po stronie polskiej stacją graniczną będzie Zwardoń.

Zachodnia granica Polski

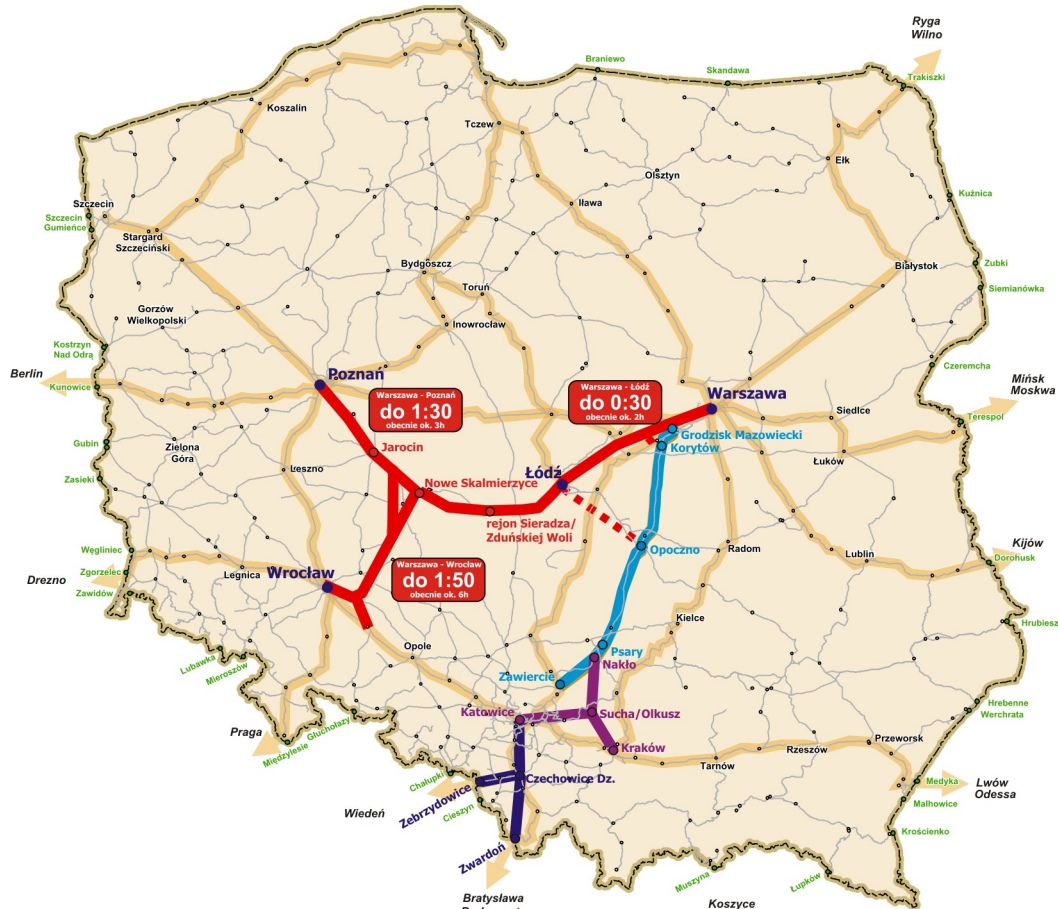
Prowadzone są też konsultacje ze stroną niemiecką dotyczące połączenia Poznania z Berlinem linią dużych prędkości.

Rozpatrywane są różne warianty tego połączenia. O dokładnym przebiegu linii zdecydują w przyszłości wyniki prac studialnych.

Polskie linie dużych prędkości elementem europejskiego systemu kolejowego



KDP oraz dotychczasowe i planowane inwestycje





*kolej
dużych
prędkości*

Dziękuję za uwagę

Projekt współfinansowany przez Unię Europejską ze środków Funduszu Spójności w ramach Programu Infrastruktura i Środowisko