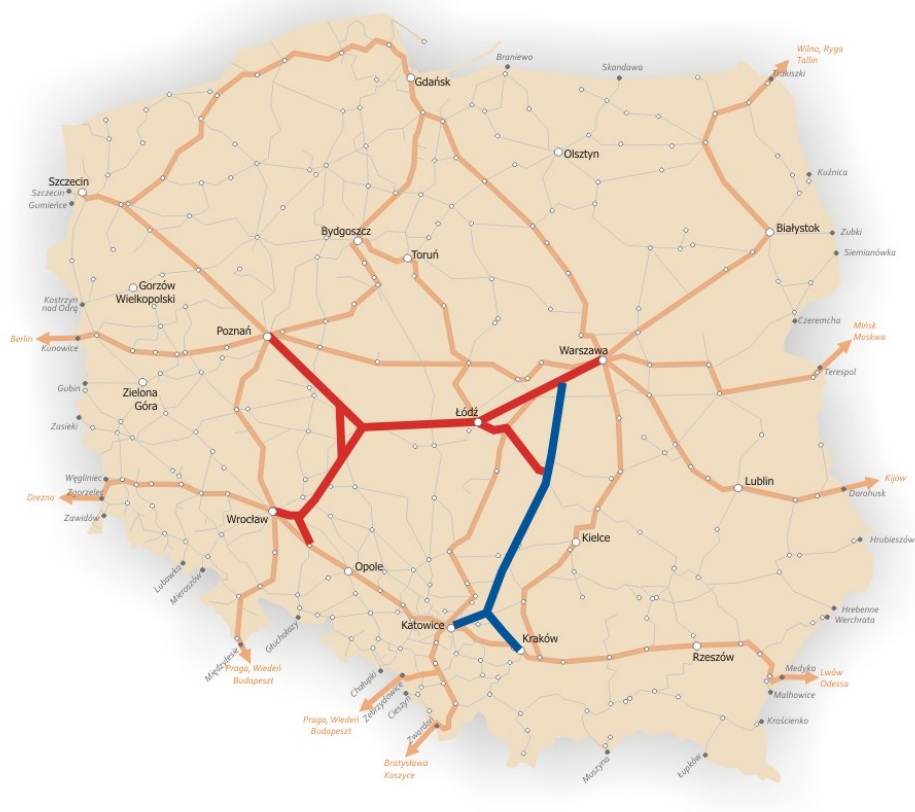


CZYM JEST LINIA Y?

Linia Y to planowana pasażerska linia Kolei Dużych Prędkości (KDP) łącząca [Warszawę](#), [Łódź](#), [Wrocław](#) oraz [Poznań](#), na której osiągnie się prędkości do 350 km/h. Y nie tylko połączy 4 obszary aglomeracyjne, ale wpisze się także w sieć korytarzy paneuropejskich wchodząc w skład trasy Berlin-Poznań-Warszawa-Moskwa oraz korytarza z krajów bałtyckich przez Warszawę do Wrocławia, Pragi oraz Drezna.

Linia "Y" będzie poprzez zmodernizowany łącznik [Łódź-Opoczno](#) współpracować z [Centralną Magistralą Kolejową](#), która jest obecnie modernizowana do prędkości maksymalnej 220 km/h, co umożliwi połączenia do [Katowic](#) i [Krakowa](#). Zatem budowa linii Wrocław/Poznań - Łódź - Warszawa będzie w praktyce oznaczała powstanie w Polsce sieci Kolei Dużych Prędkości.



Legenda

- wybrane stacje kolejowe
- ◆ przejścia graniczne
- linie kolejowe
- główne linie ruchu pasażerskiego
- linia "Y" Warszawa-Łódź-Poznań/Wrocław w latach 2014-2020, V=350 km/h
- Centralna Magistrala Kolejowa wraz z połączeniem do Krakowa dostosowana do prędkości maksymalnej 220 km/h

Czym będziemy jeździć po Y?

Tabor będzie kupowany specjalnie pod linię Y. Będzie to typ pojazdów, który nie jest spotykany i nie był dotąd zamawiany w Polsce. Pociągi te będą kursować po linii Y i trasach konwencjonalnych kolei. Podobne pociągi kursują m.in. w Niemczech (ICE), Hiszpanii (AVE), Francji (TGV), Japonii (Shinkansen), Chinach (Zefiro).

Będą to pojazdy ciche, przestronne, klimatyzowane, dostosowane do potrzeb osób niepełnosprawnych, z bezprzewodowym internetem. Tabor ten będzie gwarantował najwyższy poziom technologii i komfortu podróży lądowej.

KIEDY POWSTANIE LINIA Y?

Obecnie realizowane jest studium wykonalności – pierwszy etap zakończy się w październiku 2011 r. Całość opracowania zakończy się w grudniu 2012. W 2020 planowane jest uruchomienie linii Y.

Harmonogram prac przy budowie linii Y

Zadanie	Termin realizacji
Studium wykonalności dla linii Warszawa – Łódź – Poznań/Wrocław	I etap: 2010-2011 II etap: 2011-2012
Studia wykonalności dla przebudowy węzłów kolejowych Warszawa, Poznań, Wrocław, Łódź (z tunelem)	2010-2014
Przygotowanie standardów dla budowy nowej linii	2010-2013
Przygotowanie kadr dla projektowania, budowy i eksploatacji linii	2010-2020
Działania promujące i informacyjne	2010-2020
Budowa linii i uruchomienie przewozów	2014-2020
Modernizacje innych linii i dworców	2010-2020

PO CO KDP POLSCE?

Po pierwsze, inwestycja w KDP to ważny element modernizacji transportu kolejowego w Polsce. **Wybudowanie linii Y, która leży w „sercu” układu kolejowego, podniesie jakość usług transportowych na kolei:**

- **Szybkość.** Podróż z Warszawy do Łodzi skróci się z 2 godz. do ok. 30 minut, z Warszawy do Wrocławia z 6 godzin do poniżej 2 godzin, a z Warszawy do Poznania z ponad 3 godzin do 1 godziny 30 min.

Linia Y usprawni też podróże na dłuższych odcinkach: np. ze Szczecina do Lublina podróż skróci się z blisko 9 godzin do 5 godzin, z Krakowa do Szczecina z 8 godz. 30 min do 5 godzin a z Wrocławia do Białegostoku z 8 godz. 30 min do poniżej 4 godzin.

- **Komfort**, czyli nowoczesny, przyjazny podróżnemu tabor i zredukowanie opóźnień. KDP w Hiszpanii- 99,7% pociągów nie miało opóźnień większych niż 5 minut. KDP w Japonii - średni czas opóźnienia to 6 sekund.

- **Bezpieczeństwo.** KDP w Japonii: 45 lat funkcjonowania, 7 mld przewiezionych pasażerów, zero wypadków śmiertelnych.

Y, która leży „w sercu” układu torowego, podniesie również popyt na transport kolejowy. Prognozy przewidują podwojenie liczby pasażerów korzystających z komunikacji kolejowej. W wyniku budowy KDP z przewozów kolejowych na terenie całego kraju w 2020 roku skorzysta o około 3,7 mln więcej pasażerów. Szacuje się, że 2020 roku KDP będzie chciało podróżować ponad 8 milionów pasażerów. Konwencjonalna kolej będzie zasilala linię Y, a podróże na trasach łączących je liniami dużych prędkości odbywać będą się bez przesiadek.

Po drugie, transport przyjazny środowisku. KDP = redukcja emisji CO₂. Zgodnie z tzw. Białą Księgą (plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu z dnia 28.3.2011) celem Komisji Europejskiej jest utworzenie konkurencyjnego systemu transportu, oszczędzającego zasoby naturalne. Jednym z głównych sposobów ograniczenia emisji gazów cieplarnianych o 60 % jest rozwój KDP. Zamiarem UE jest „ukończenie szybkiej europejskiej sieci kolejowej do 2050 r.



Trzykrotny wzrost istniejącej sieci szybkich kolei do 2030 r. oraz zachowanie gęstej sieci kolejowej we wszystkich państwach członkowskich. Do 2050 r. większa część ruchu pasażerskiego na średnie odległości powinna odbywać się koleją.” Zbudowanie Y zredukuje emisję CO₂ o 235 tysięcy ton rocznie. Ta sama ilość energii pozwala KDP podróżować 4 razy dalej niż samochód i 8 razy dalej niż samolot.

Ponadto warto zaznaczyć, że budowa kilometra autostrady angażuje średnio 9,3 hektara powierzchni podczas gdy kilometr linii szybkiego ruchu angażuje średnio 3,2 hektara. Zatem powierzchnia potrzebna dla budowy autostrady jest blisko trzykrotnie większa niż powierzchnia potrzebna dla budowy linii kolejowej szybkiego ruchu.

Linia Y wpisuje się więc w strategię UE, co znacząco zwiększa szanse na pozyskanie dofinansowania na realizację tej inwestycji.

Po trzecie, budowa Kolei Dużych Prędkości w Polsce to skok technologiczny w transporcie kolejowym. Tysiące osób zaangażowanych będzie w budowę oraz utrzymanie taboru i infrastruktury KDP, która tworzona jest według wysokich wymagań technicznych. Oznacza to również istotny rozwój zaplecza intelektualnego.

Linie dużych prędkości charakteryzują się odmiennymi od obowiązujących na liniach dotychczas eksploatowanych parametrami technicznymi, tak jak: całkowicie bezkolizyjna trasa umożliwiająca jazdę z prędkością do 350 km/h bez zwalniania nawet na łukach, brak przejazdów kolejowo-drogowych, korytarze migracyjne dla zwierząt, wyśrubowane normy bezpieczeństwa.

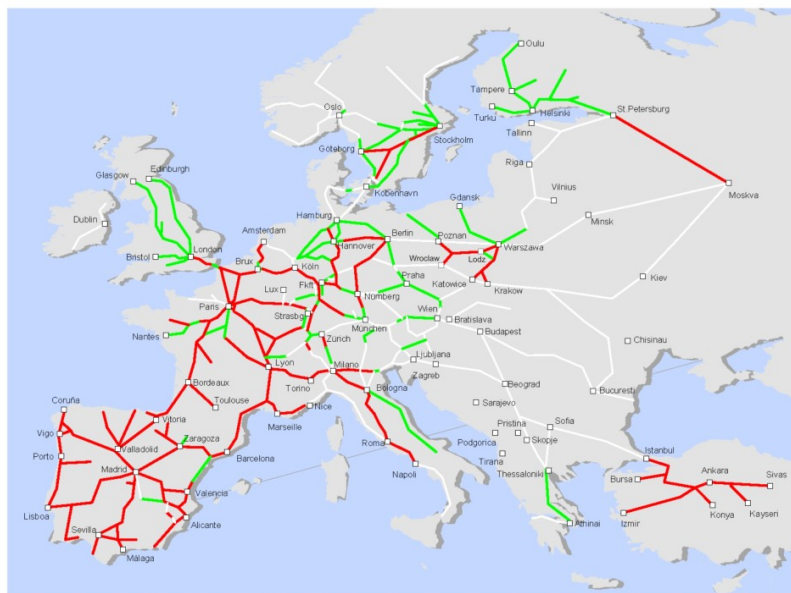
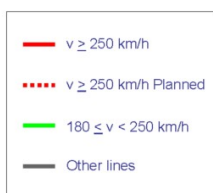
Po czwarte, zacieramy ostatnie ślady żelaznej kurtyny. Patrząc na mapę Europy zasięg KDP kończy się na granicy polsko – niemieckiej. Linia Y będzie ostatnim krokiem, który przyłączy Polskę do Europy Zachodniej, a za nami naszych wschodnich sąsiadów, m.in. Ukrainę. Z Warszawy do Berlina podróżować będziemy nieco ponad 4 godziny bez przesiadki. Warto pamiętać, że pod tym względem musimy gonić nie tylko tzw. stare kraje UE ale też i młodsze państwa członkowskie. Porównywalna z Polską w wielkości i zaludnieniu Hiszpania ma już ok 2 tys. km KDP. Linia Y i rozwój KDP zwiększy dostępność komunikacyjną Polski, a to wpłynie na wzrost atrakcyjności (biznesowej, turystycznej, naukowej i kulturalnej) kraju.



Sieć kolei dużych prędkości w Europie do 2025 r. Źr. UIC

European HS Network

Forecasting 2025



Information given by the Railways

UIC - High-Speed Updated 22.02.2008 – OG/IB



HS lines in Europe – UIC – High Speed – OG/IB Updated 20080222

ILE TO BĘDZIE KOSZTOWAŁO?

Szacunkowy koszt budowy i uruchomienia oscyluje wokół 20 mld zł, czyli ok. 15% ze 130 mld zł, które Polska przeznaczyła na infrastrukturę drogową w perspektywie 2007-2013. Dla porównania 20 mld zł to roczny przychód sieci sklepów Biedronka. To mniej niż Polacy wydają rocznie na papierosy (24 mld zł). By zrealizować projekt KDP wystarczy równowartość ok. 530 zł, które każdy Polak wpłaciłby w ciągu siedmiu lat (ok. 75 zł rocznie).

JAKIE SĄ MODELE FINANSOWANIA?

Duża inwestycja infrastrukturalna jaką jest budowa linii KDP może być realizowana w dwóch strukturach: jako inwestycja budżetowa lub inwestycja z udziałem kapitału prywatnego.

Realizacja projektu w formie inwestycji budżetowej oznaczać będzie,



iż finansowanie zapewnione będzie z:

- środków budżetowych (Skarb Państwa);
- środków z funduszy Unii Europejskiej (np. Fundusz Spójności);
- środków samorządowych.

W przypadku wyboru struktury finansowej z udziałem kapitału prywatnego najczęściej spotykanymi formami takiej kooperacji są koncesje oraz projekty PPP (partnerstwo publiczno – prywatne).

JAKIE SĄ DOŚWIADCZENIA INNYCH PAŃSTW EUROPEJSKICH?

Nie ma jednej „najpopularniejszej” struktury finansowania stosowanej dla projektów budowy KDP.

W Hiszpanii prawie wszystkie linie KDP powstałe w ostatnich 10-15 latach były realizowane w systemie tradycyjnym, tj. bez udziału partnera prywatnego. Wyjątkiem był graniczny odcinek z Francją (fragment Figueras – Perpignan), który był realizowany przez prywatne konsorcjum na zlecenie Hiszpanii i Francji.

We Francji coraz aktywniej wykorzystywane są różne formy współpracy z partnerami prywatnymi. Jednak ze względu na bardzo dużą wartość inwestycji, nawet w projektach z udziałem podmiotów prywatnych, dość istotna część nakładów inwestycyjnych pokrywana jest przez jednostki budżetowe i samorządy.

Ciekawym przykładem realizacji projektu linii KDP jest brytyjska HS1 łącząca Londyn z tunelem pod Kanałem La Manche. Ta linia, będąca w 2009 roku własnością brytyjską, została wystawiona w 2010 roku na sprzedaż. Zwycięzca przetargu, grupa kanadyjskich funduszy, uzyskał 30-letnią koncesję na eksploatację linii i pobieranie przychodów komercyjnych z jej użytkowania. Po 30 latach własność infrastruktury zostanie zwrócona państwu brytyjskiemu.