INFRASTRUKTURA I ŚRODOWISKO
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

UNIA EUROPEJSKA
FUNDUSZ SPÓJNOŚCI



Kierunki rozwoju kolei dużych prędkości w Polsce

Zbigniew Ciemny
Dyrektor PKP PLK S.A. Centrum Kolei Dużych Prędkości

Łódź, 16.02.2011 r.

Historia linii dużych prędkości na świecie. Przykłady pierwszych linii dużych prędkości w wybranych krajach

- JAPONIA; rok 1964, linia „Tokaido" z Tokio do Osaki , prędkość maksymalna obecnie to 260 km/h;
- FRANCJA; rok 1981, linia Paryż – Lyon, prędkość maksymalna obecnie to 320 km/h;
- WŁOCHY; rok 1992, linia „Direttissima z Rzymu do Florencji, prędkość maksymalna obecnie to 300 km/h;
- HISZPANIA; rok 1992, linia Madryt – Sewilla, prędkość maksymalna obecnie to 300 km/h;
- NIEMCY ; rok 1991, linie : Hanower – Würzburg i Mannheim – Stuttgart, prędkość maksymalna obecnie to 330 km/h;
- CHINY; rok 2003, linia Quinhuangdao – Shenyang, prędkość maksymalna obecnie to 250 km/h;

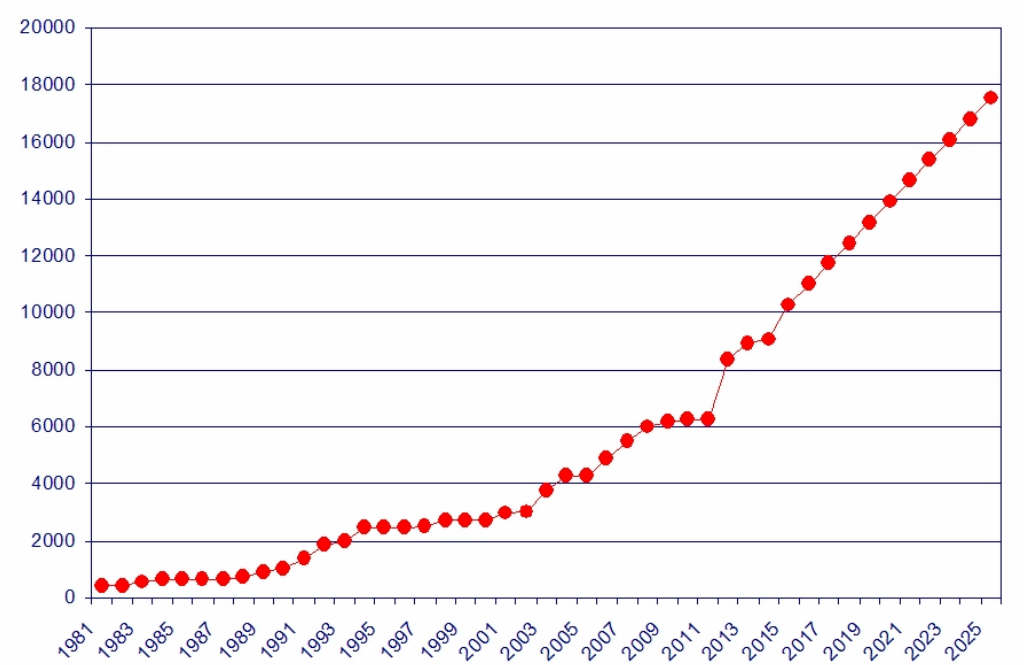
Historia linii dużych prędkości na świecie. Długości linii dużych prędkości w wybranych krajach

Kraj	[km]
Belgia	209
Francja	1896
Hiszpania	2056
Holandia	120
Niemcy	1285
Szwajcaria	35
Włochy	923
Wielka Brytania	113
Chiny	6750
Polska	**0**

Uwarunkowania dla rozwoju kolei dużych prędkości w Polsce

Zmiana poglądów na rozwój transportu - **budowa systemów kolei dużych prędkości stała się obecnie głównym priorytetem w inwestycjach infrastrukturalnych na świecie**.

Planowany wzrost długości linii dużych prędkości w Europie



Uwarunkowania dla rozwoju kolei dużych prędkości w Polsce

Nowoczesne społeczeństwo i gospodarka oparta na wiedzy wymaga sprawnego transportu, redukującego do minimum czas podróży.

Średnia prędkość podróży:

- samochodem (dobra sieć dróg): 80 – 90 km/h
- pociągiem dużej prędkości: 150 – 250 km/h

Możliwe do osiągnięcia teoretyczne czasy przejazdu odcinka 100 km

Prędkość max [km/h]	Czas przejazdu [min]
120	50
160	38
200	30
300	20
350	17

Budowa nowej linii do prędkości 350 km/h daje efekt 3-krotnego skrócenia czasu przejazdu, a modernizacja do 160 km/h przy podstawowej prędkości dla linii głównych w Polsce 120 km/h skraca czas przejazdu najwyżej o 25%.
Relacja efekty/nakłady w wielu przypadkach wskazuje na wybór budowy nowej linii.

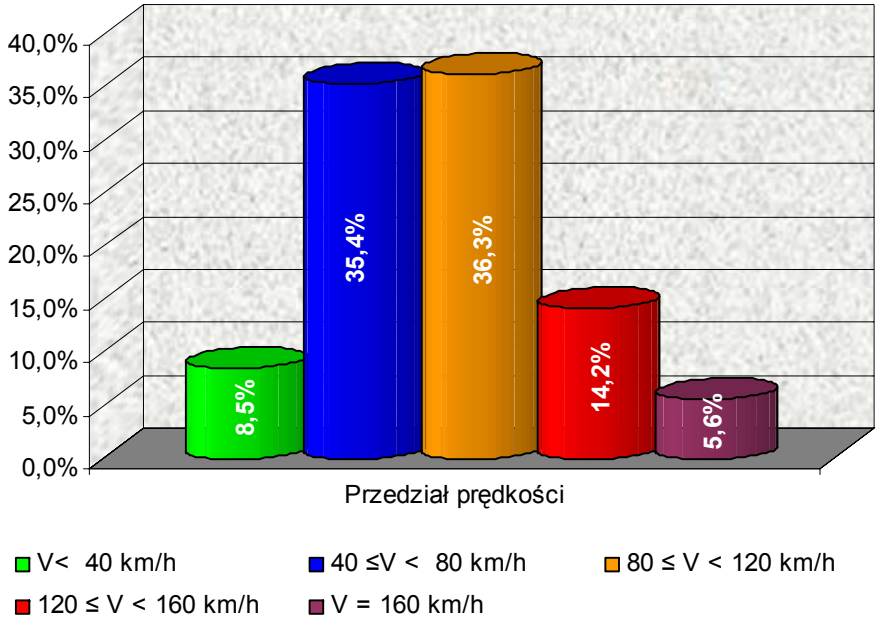
Stan polskiej sieci kolejowej

Długość:
19 336 km linii,
37 356 km torów

Gęstość sieci kolejowej w Centralnej Europie

Państwo	km linii /100 km²
Niemcy	120
Czechy	101
Węgry	85
Słowacja	75
Polska	64

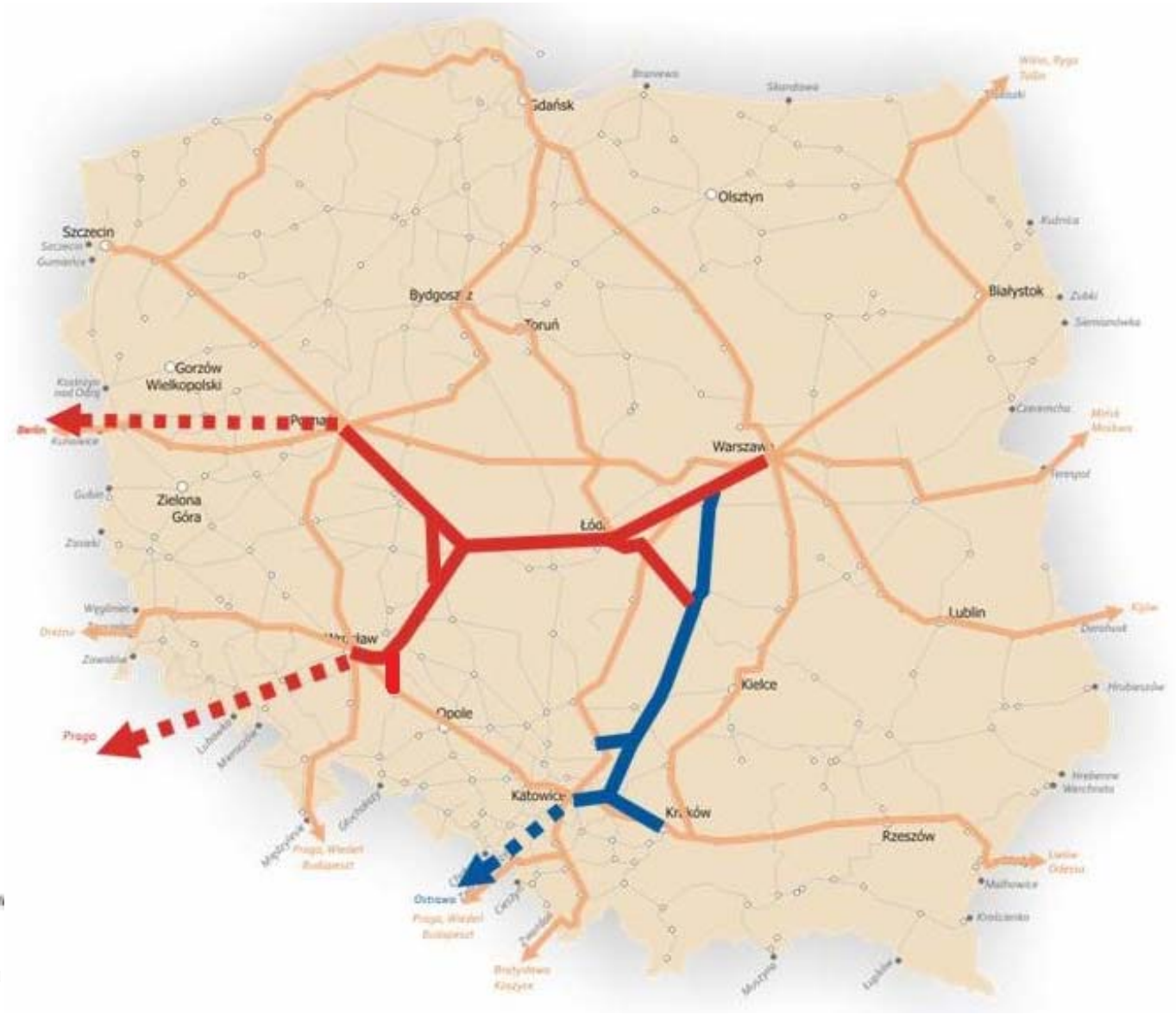
Struktura prędkości na sieci PKP PLK S.A.



Harmonogram prac nad projektem
Kierunki rozwoju kolei dużych prędkości w Polsce

Termin	Zadanie
Czerwiec 2010	Wykonanie analizy przez Instytut Kolejnictwa
Lipiec – wrzesień 2010	Konsultacje wewnętrzne
Październik 2010	Przyjęcie dokumentu przez Zarząd PKP PLK S.A. i skierowanie do konsultacji
Październik - listopad 2010	Prezentacja projektu podczas konsultacji społecznych w regionach
Listopad 2010	Przekazanie dokumentu do Ministerstwa Infrastruktury i Ministerstwa Rozwoju Regionalnego
Listopad 2010	Przekazanie wniosków do rewizji Master Planu
Grudzień 2010	II etap konsultacji – przekazanie do województw

Program rządowy do 2020 r.



Proponowana długość linii dużych prędkości w Polsce

Linia	Długość odcinka km	Kategoria linii wg TSI
Warszawa – Łódź – Poznań/Wrocław	469	I
Warszawa – Kraków/Katowice – granica RP (do Ostrawy)	404	I
Gdańsk – Poznań/Łódź/Warszawa	605	I, II, V-M
Poznań – Szczecin/granica RP – (Berlin)	269	I
Warszawa – Lublin - Rzeszów	301	I
Warszawa – Białystok – granica RP	347	II, V-M
Kielce - Opoczno	68	II, V-M
Kraków – Tymbark	49	I
RAZEM – nowe linie	**Około 1970**	
Inne linie zmodernizowane	Około 625	

Proponowane terminy realizacji

Linia	Realizacja
Y: Warszawa – Łódź – Poznań/Wrocław z łącznikiem Łódź - Opoczno	**2014-2020** (etapami wg analiz rekomendowanych w studium wykonalności Łącznik Opoczno – Łódź **do 2016** r.
CMK: Warszawa – Kraków/Katowice - granica z Republiką Czeską i Słowacją	**2014-2025** I etap: przedłużenie do Katowic i Krakowa (2014-2020) II etap: modernizacja istniejącego odcinka CMK do (2020-2025) III etap: przedłużenie do granicy z Republiką Czeską i Słowacją – po uzgodnieniu zainteresowanych państw (do 2025)

INFRASTRUKTURA I ŚRODOWISKO
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

UNIA EUROPEJSKA
FUNDUSZ SPÓJNOŚCI



Dziękuję za uwagę

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