INFRASTRUKTURA I ŚRODOWISKO
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI

PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.

UNIA EUROPEJSKA
FUNDUSZ SPÓJNOŚCI



Kierunki rozwoju kolei dużych prędkości w Polsce

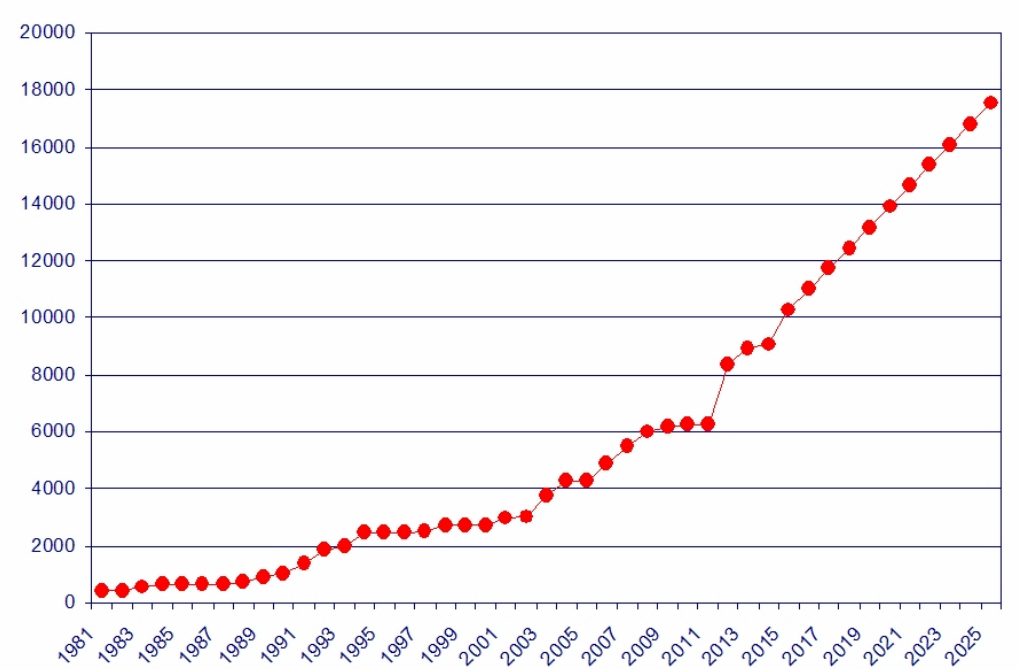
Zbigniew Ciemny
Dyrektor PKP PLK S.A. Centrum Kolei Dużych Prędkości

Wrocław, 11.02.2011 r.

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.

Uwarunkowania dla rozwoju kolei dużych prędkości w Polsce

- Spójność państwa i ukierunkowana na rozwój ponadregionalny polityka wymaga zapewnienia środka transportu integrującego Polskę, umożliwiającego poprawę jej konkurencyjności i wyzwalająca efekty synergii polskich miast.
- Linie dużej prędkości będą punktem wyjścia do budowy współczesnej sieci połączeń międzynarodowych, które w Polsce uległy obecnie marginalizacji.
- Polska jest zbyt dużym krajem, aby sprawny transport mogła zapewnić tylko sieć dróg i autostrad oraz zmodernizowana kolej konwencjonalna.
- Linie dużych prędkości powinny uzupełnić luki w polskiej sieci kolejowej pochodzącej zasadniczo z XIX wieku z okresu rozbiorów.

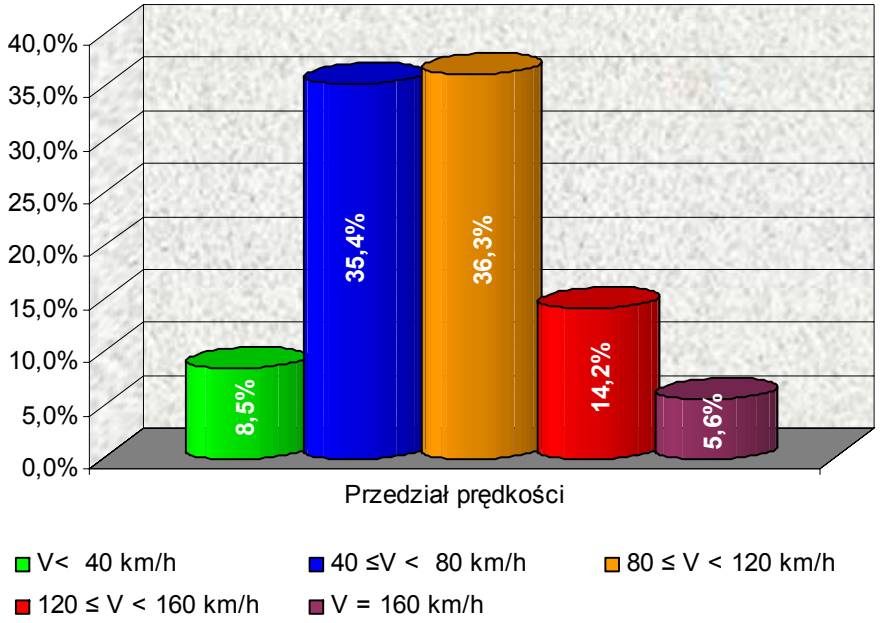
Stan polskiej sieci kolejowej

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.



Uwarunkowania dla analiz rozwoju kolei dużych prędkości w Polsce

PKP PLK S.A. zleciły Instytutowi Kolejnictwa wykonanie analizy potrzeb w zakresie budowy nowych linii dużych prędkości w Polsce na najbliższe 30 lat mając na uwadze następujące dokumenty:

- Nowelizację ***Master planu dla kolei do 2030 r.***
- Odniesienie się do propozycji ***Eksperckiego projektu zagospodarowania przestrzennego kraju do 2033 r.,*** który w nowym świetle określa potrzeby w zakresie rozwoju kolei dużych prędkości.
- Postawienie nowych wyzwań dla transportu kolejowego w programie ***Polska 2030. Wyzwania rozwojowe***.
- Opublikowanie przez Komisję Europejską komunikatu **Zrównoważona przyszłość transportu: w kierunku zintegrowanego, zaawansowanego technologicznie i przyjaznego użytkownikowi systemu**, inicjującego działania dla perspektywy 2040 r.

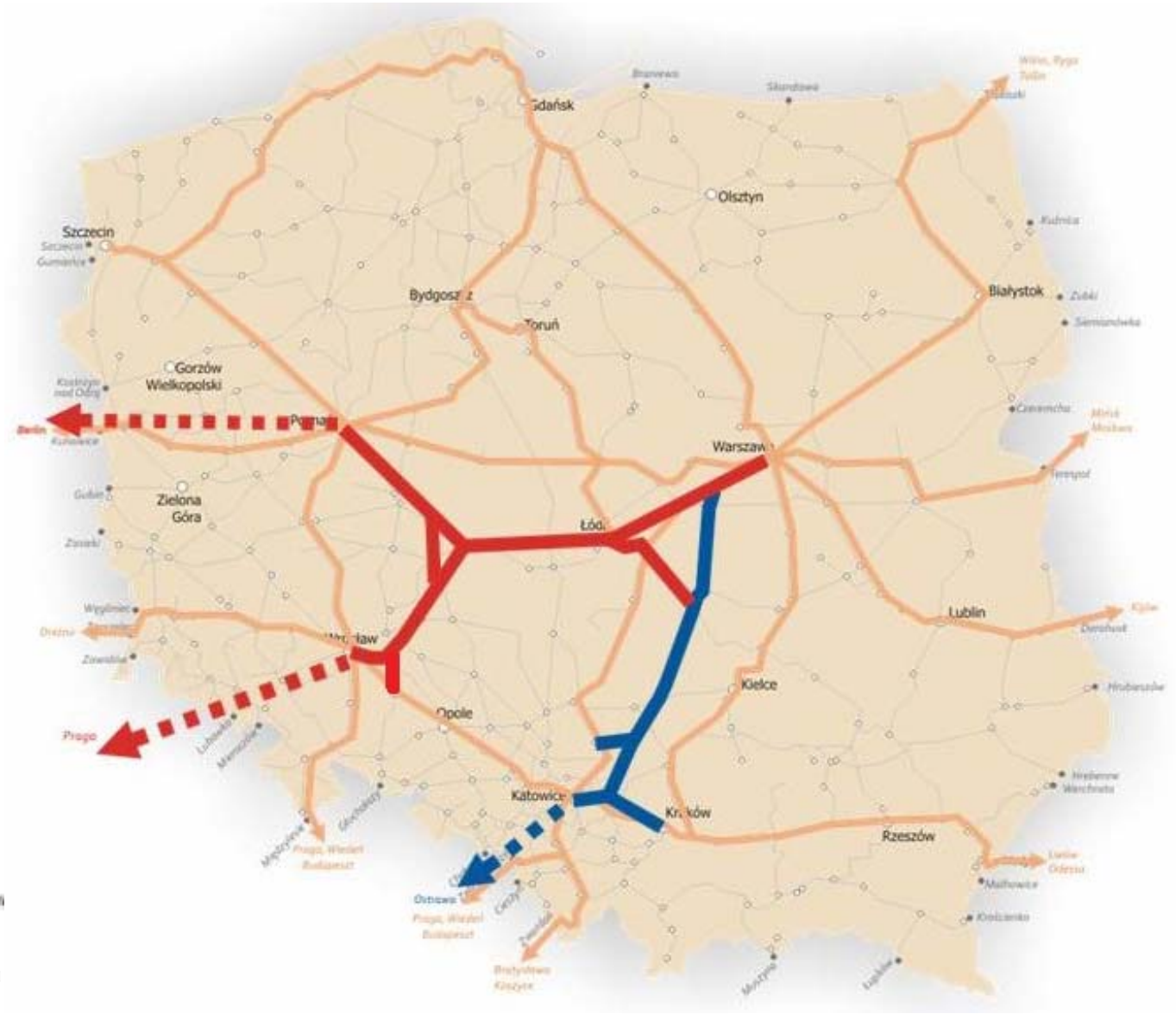
Harmonogram prac nad projektem
Kierunki rozwoju kolei dużych prędkości w Polsce

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

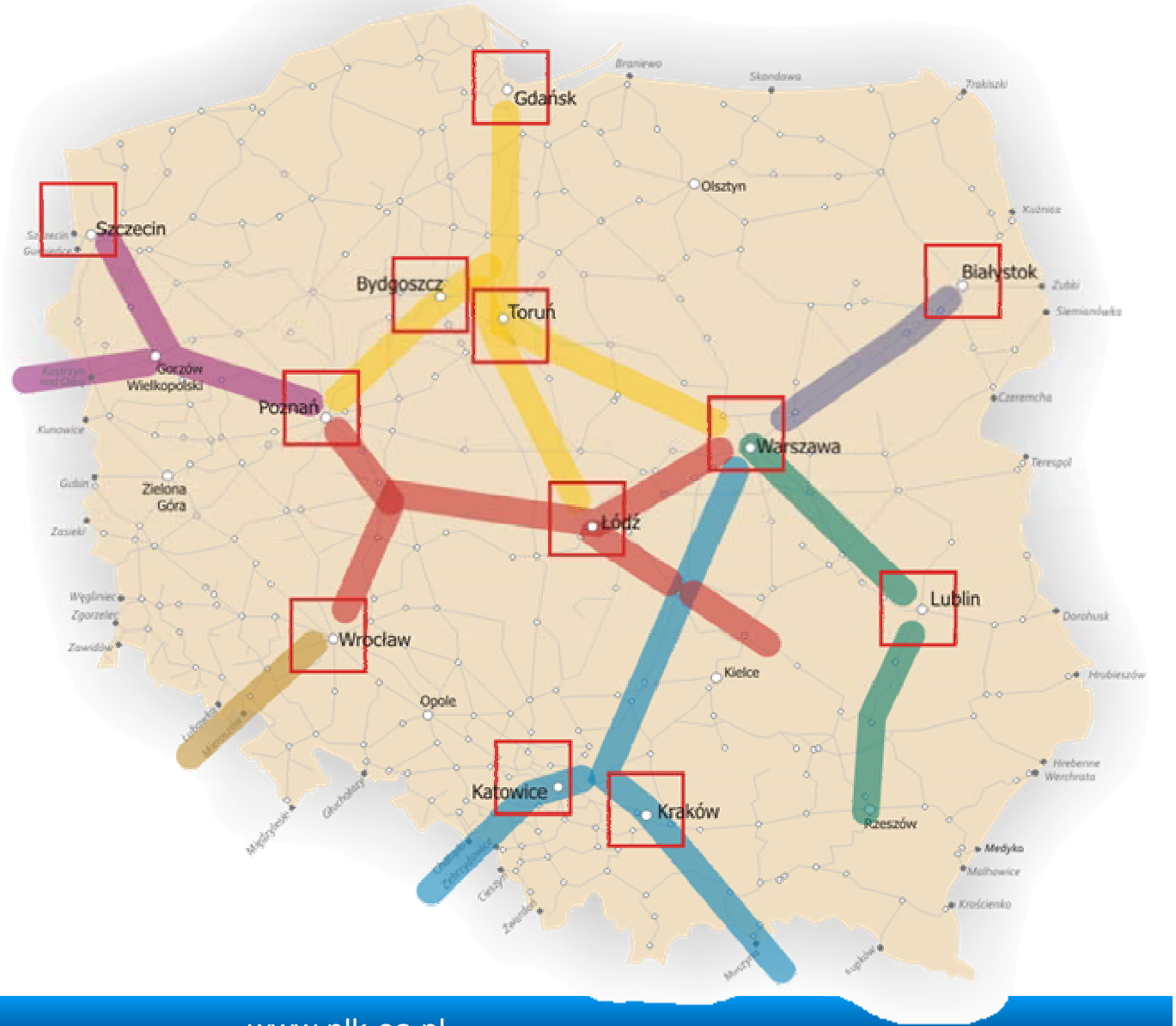
Główne cele eksploatacyjne kolei dużych prędkości w Polsce

- Skrócenie przejazdu pomiędzy największymi centralnymi aglomeracjami w Polsce do mniej niż 2 godzin.
- Radykalne skrócenie przejazdu z centrum Polski do regionów przygranicznych do około 3 godzin.
- Skrócenie czasów przejazdów z Polski zachodniej do wschodniej i z północnej do południowej do 5 – 6 godzin.
- Zapewnienie 80% mieszkańców Polski dostępu do kolei dużych prędkości przy czasie dojazdu do stacji tych kolei nie dłuższym niż 1 godzina.

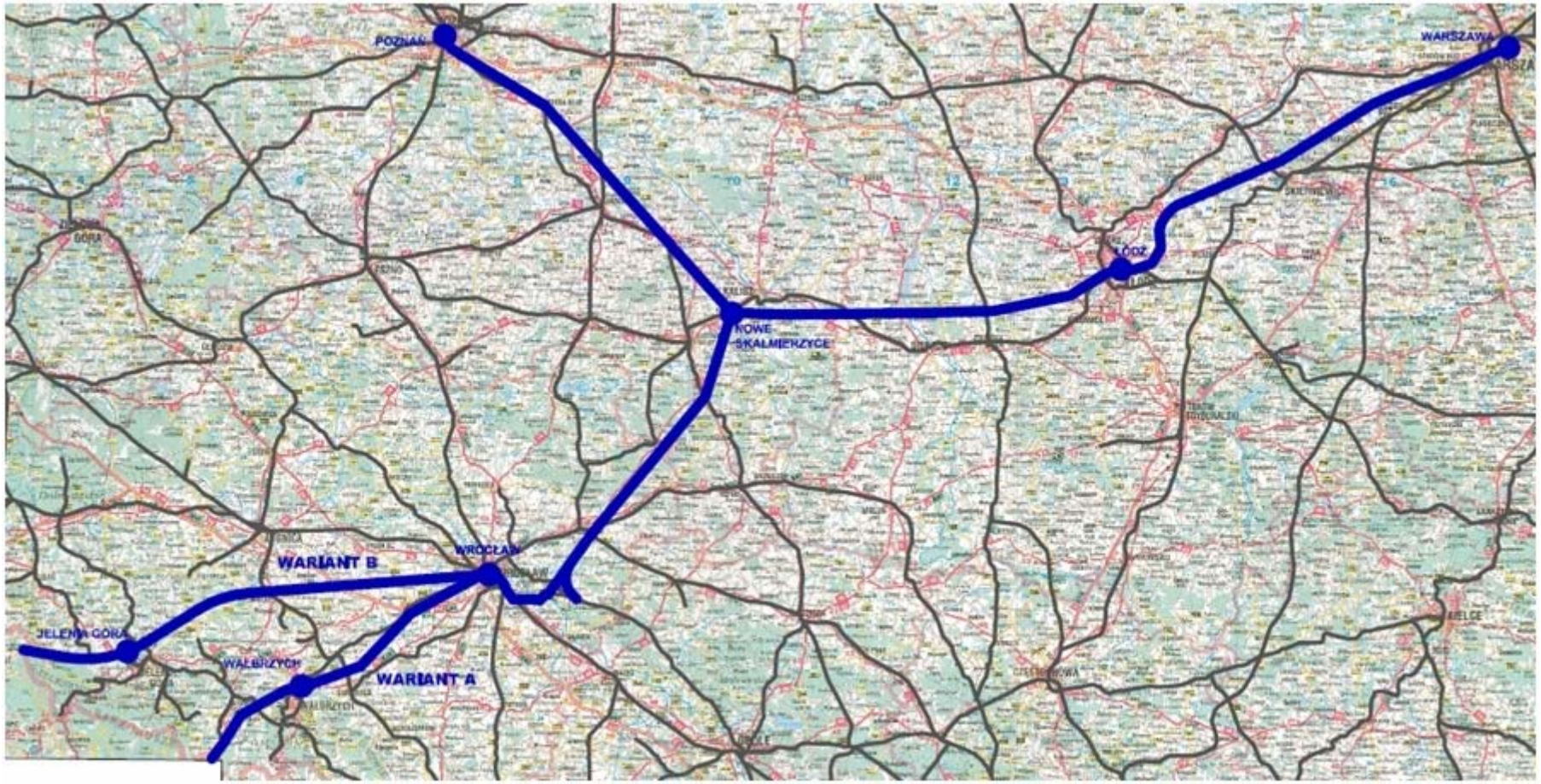
Program rządowy do 2020 r.



Główne korytarze możliwe do obsługi przez koleje dużych prędkości



Linia Warszawa – Łódź – Poznań/Wrocław



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)

Propozycja dalszych działań

- Konsultacja propozycji kierunków rozwoju linii dużych prędkości w Polsce.
- Analizy preferencji i kierunków podróży mieszkańców Polski (realizowane w ramach projektu przygotowania budowy linii dużej prędkości Warszawa – Łódź – Poznań/Wrocław.
- Wstępne studia wykonalności dla wybranych korytarzy i regionów oraz opracowanie kierunkowego programu.
- Rekomendacje dla Ministerstwa Infrastruktury i Zespołu Międzyresortowego.
- Po akceptacji programu – okresowa rewizja Master Planu dla kolei i wydłużenie jego perspektywy do 2040 r.

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