



***Komitet Rozwoju Kolei Dużych Prędkości w Polsce***

# **Wpływ kolei dużych prędkości na podział międzygałęziowy w transporcie pasażerskim**

**Jan Raczyński**

**Warszawa, 21.06.2007**

# Koleje dużych prędkości generują wzrost przewozów

- Pociągi dużych prędkości mają obecnie w UE 23% udziału w pasażerokilometrach rynku kolejowych przewozów pasażerskich (Francja 68%).
- Są one głównym motorem wzrostu przewozów pasażerskich – rosną one szybciej niż całość przewozów pasażerskich.
- Tam, gdzie dochodzą linie dużych prędkości następuje wzrost przewozów regionalnych.

# Dlaczego koleje dużych prędkości w Polsce?

- Polska jest zbyt dużym krajem, aby zapewnić dla niej sprawną komunikację tylko w oparciu o zmodernizowane linie kolejowe do 160 km/h oraz sieć autostrad.
- Sama tylko modernizacja linii jest niewystarczająca aby miastom leżącym poza wielokątem Warszawa – Kraków – Katowice – Wrocław – Poznań – Warszawa zapewnić dobre połączenia z centrum i innymi regionami.
- Szybkie pociągi na liniach konwencjonalnych ograniczają zdolność przepustową linii dla pociągów towarowych i regionalnych (przypadek Warszawa – Sochaczew na linii E20).

- modernizacja podstawowego układu sieci kolejowej w Polsce do 160 km/h nie rozwiązuje istotnych problemów transportowych, gdyż uzyskane skrócenia czasów przejazdu są znikome.
- w dobrych okolicznościach po modernizacji linii ze 120 km/h do 160 km/h możliwe jest uzyskanie skrócenia czasu do 10 minut na każde 100 km długości linii.

### **Przykłady bardzo niskich efektów modernizacyjnych w zakresie skrócenia czasu jazdy**

- połączenie Łódź – Warszawa  
uzyska się skrócenie przejazdu w porównaniu z latami 90. o około 10 minut przy koszcie około 2 mld zł
- Warszawa – Poznań  
pociąg IC Lech ma po wieloletniej modernizacji linii czas przejazdu tylko o 15 minut krótszy niż w 1992 r. z możliwością jego skrócenia o kolejne 10 do 15 minut po dalszej modernizacji.

# Obecny stan infrastruktury kolejowej w Polsce

- należy do największych w Europie
- należy do najgorszych jakościowo w Europie
- gęstość sieci kolejowej jest najniższa w regionie
- jest bardzo nierównomierna na obszarze całego kraju

# Wskaźniki gęstości sieci dla państw Europy Środkowej

Państwo	km linii na 1 km <sup>2</sup> powierzchni
Polska	64
Niemcy	120
Czechy	101
Słowacja	75
Węgry	85
Austria	67

# Struktura międzygałęziowa przewozów pasażerskich w Polsce

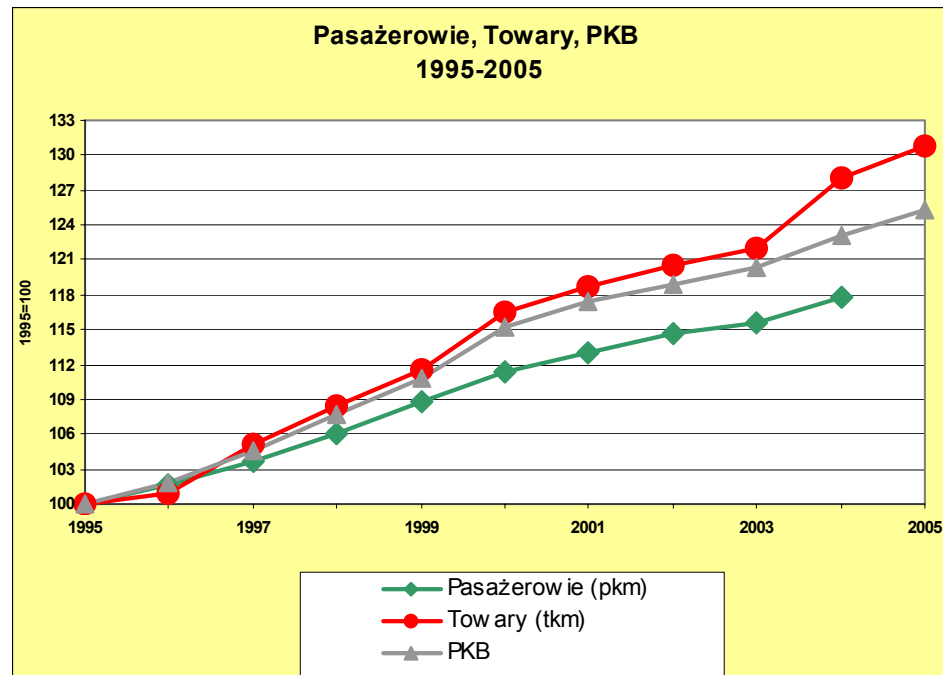
Dane za 2003 r. (wg Eurostat)

- Samochody 83,2%
- Autobusy 21,9%
- Kolej 8,5%
- Tramwaje 2,0%

W danych z Polski brak jest przewozów autobusowych miejskich i podmiejskich. Uwzględniając je oraz dalszy spadek przewozów kolejowych – **w 2007 r. udział kolei wyniesie mniej niż 5%.**

(Francja – 8,3%, Niemcy – 7,1%)

**Zapotrzebowanie na przewozy pasażerskie  
będzie rosło w najbliższych latach szybko wraz  
ze wzrostem PKB  
w Unii jest to 0,8% na każde 1% wzrostu PKB**



*Wskaźniki wzrostu przewozów pasażerskich i towarowych  
na tle wzrostu PKB (w cenach stałych z 1995 r.) w UE-25*



# Kolej w ruchu międzyregionalnym traci w Polsce konkurencyjność!

Czasy przejazdu najszybszymi pociągami (niektóre z nich bez zatrzymania na stacjach pośrednich) między największymi aglomeracjami miejskimi w Polsce oraz aktualne czasy przejazdu samochodem [godz.]

		Łódź	Kraków	Poznań	Wrocław	Katowice	Gdańsk
Warszawa	kolej	1.40	2.35	2.34	4.33	2.29	3.53
	samochód	2.00	3.50	3.50	4.30	3.30	4.10
Łódź	kolej		3.22	3.37*	3.18	3.07	5.49
	samochód		3.10	2.50	3.00	2.30	4.30
Kraków	kolej			5.42	3.42	1.10	6.40
	samochód			5.20	3.20	1.00	7.40
Poznań	kolej				1.51	4.21	4.07
	samochód				2.20	4.20	4.00
Wrocław	kolej					2.19	6.02
	samochód					2.20	6.10
Katowice	kolej						6.58
	samochód						7.00

\* 2.53 z przesiadką w Kutnie

■ Konkurencyjność kolei z punktu widzenia czasu przejazdu.

■ Wyrównane szanse.

■ Kolej przegrywa.

# ... i jeszcze bardziej ją utraci po wybudowaniu sieci autostrad i dróg

Czasy przejazdu najszybszymi pociągami (niektóre z nich bez zatrzymania na stacjach pośrednich)  
między największymi aglomeracjami miejskimi w Polsce  
oraz czasy przejazdu samochodem po realizacji programu budowy autostrad i dróg ekspresowych [godz.]

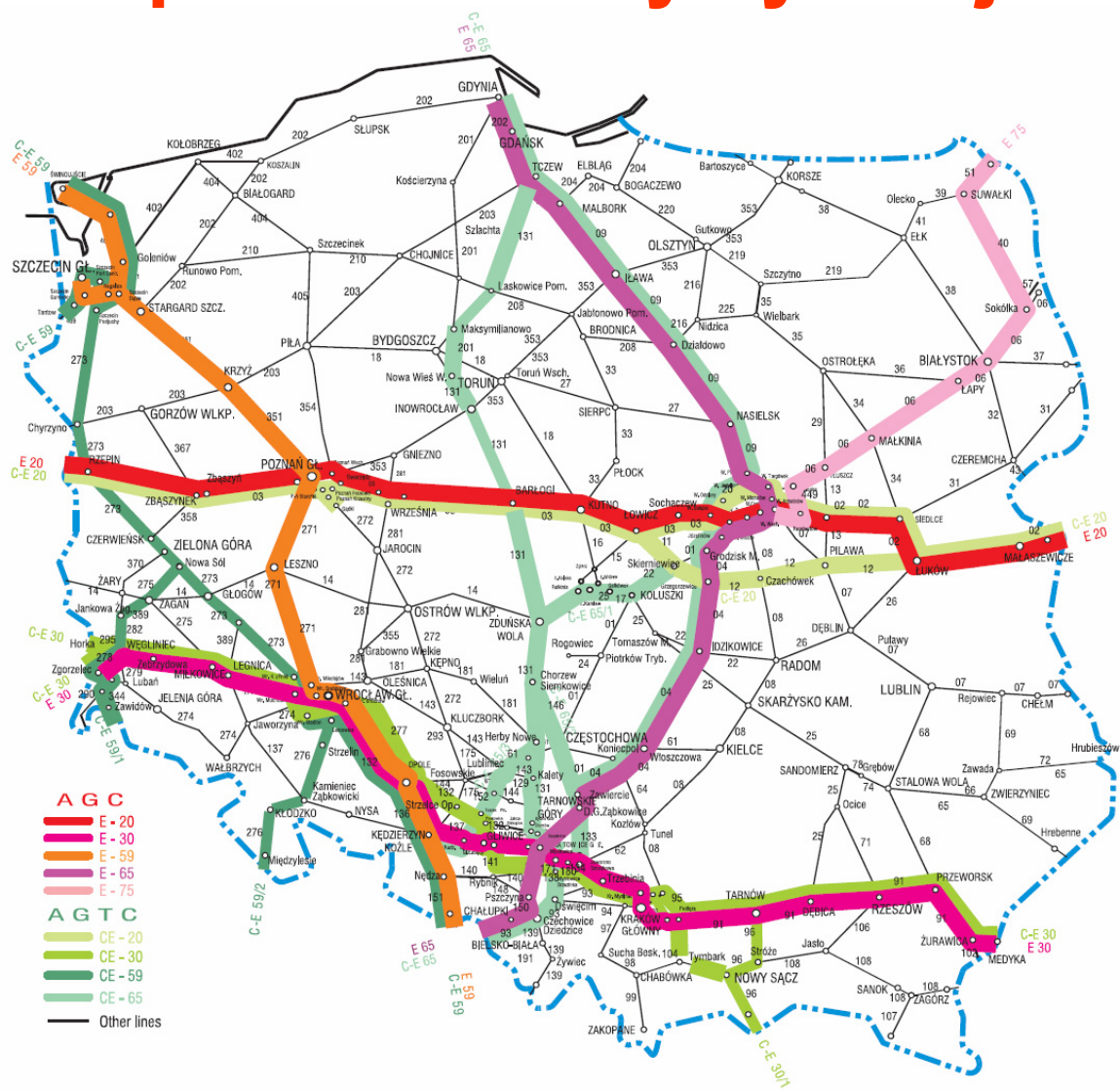
		Łódź	Kraków	Poznań	Wrocław	Katowice	Gdańsk
Warszawa	kolej	1.40	2.35	2.34	4.33	2.29	3.53
	samochód	1.20	3.00	3.00	4.00	3.10	4.00
Łódź	kolej		3.22	3.37	3.18	3.07	5.49
	samochód		2.50	2.30	2.30	2.10	3.30
Kraków	kolej			5.42	3.42	1.10	6.40
	samochód			5.00	3.00	1.00	6.20
Poznań	kolej				1.51	4.21	4.07
	samochód				2.00	4.00	3.45
Wrocław	kolej					2.19	6.02
	samochód					2.00	5.45
Katowice	kolej						6.58
	samochód						5.40

■ Konkurencyjność kolei z punktu widzenia czasu przejazdu.

■ Wyrównane szanse.

■ Kolej przegrywa.

# Sama tylko modernizacja linii AGC i AGTC nie poprawi w sposób istotny sytuacji kolei



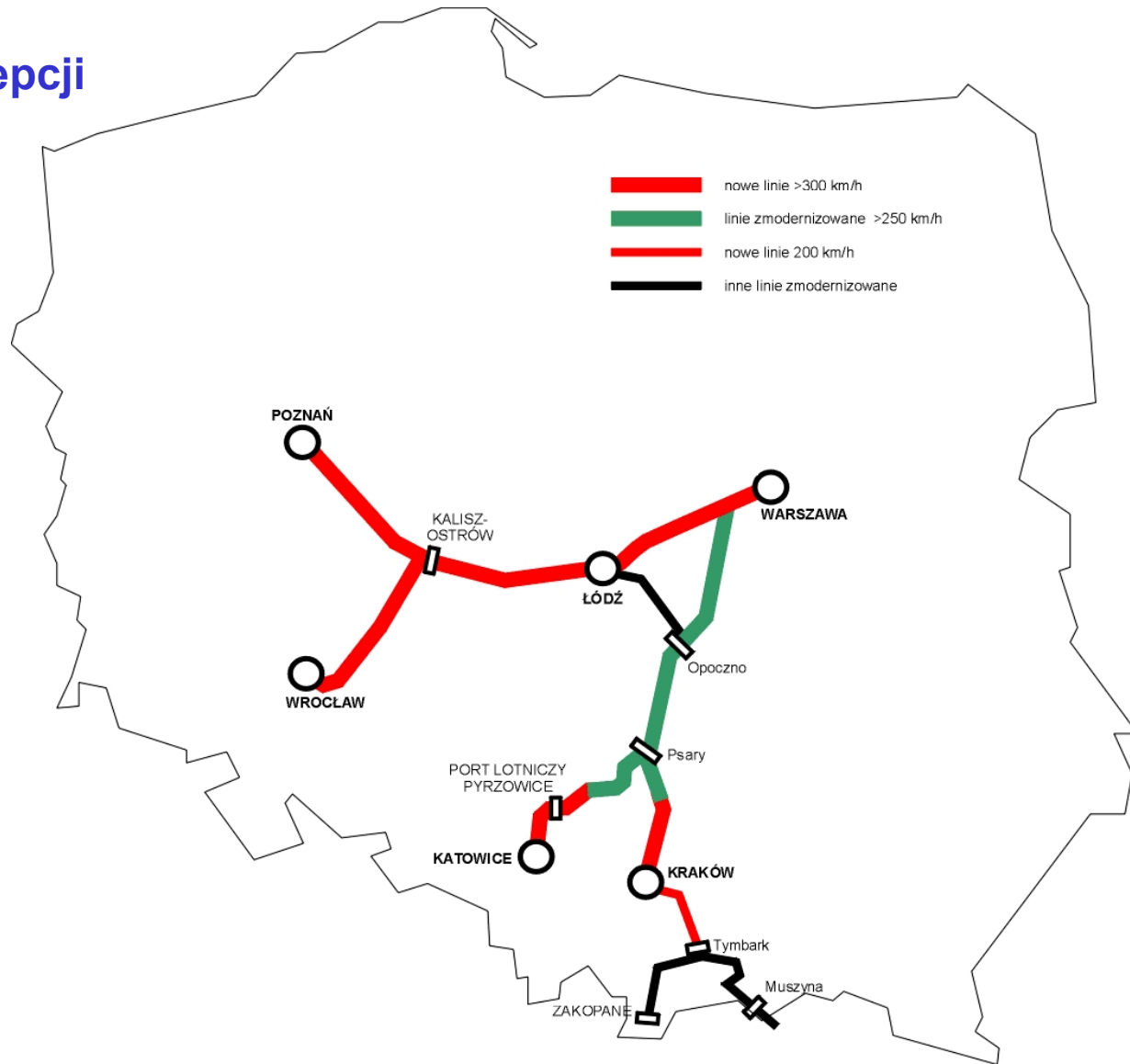
# Polska sieć międzyregionalnych połączeń pasażerskich wymaga zasadniczej restrukturyzacji

**Punktem wyjścia powinno być**

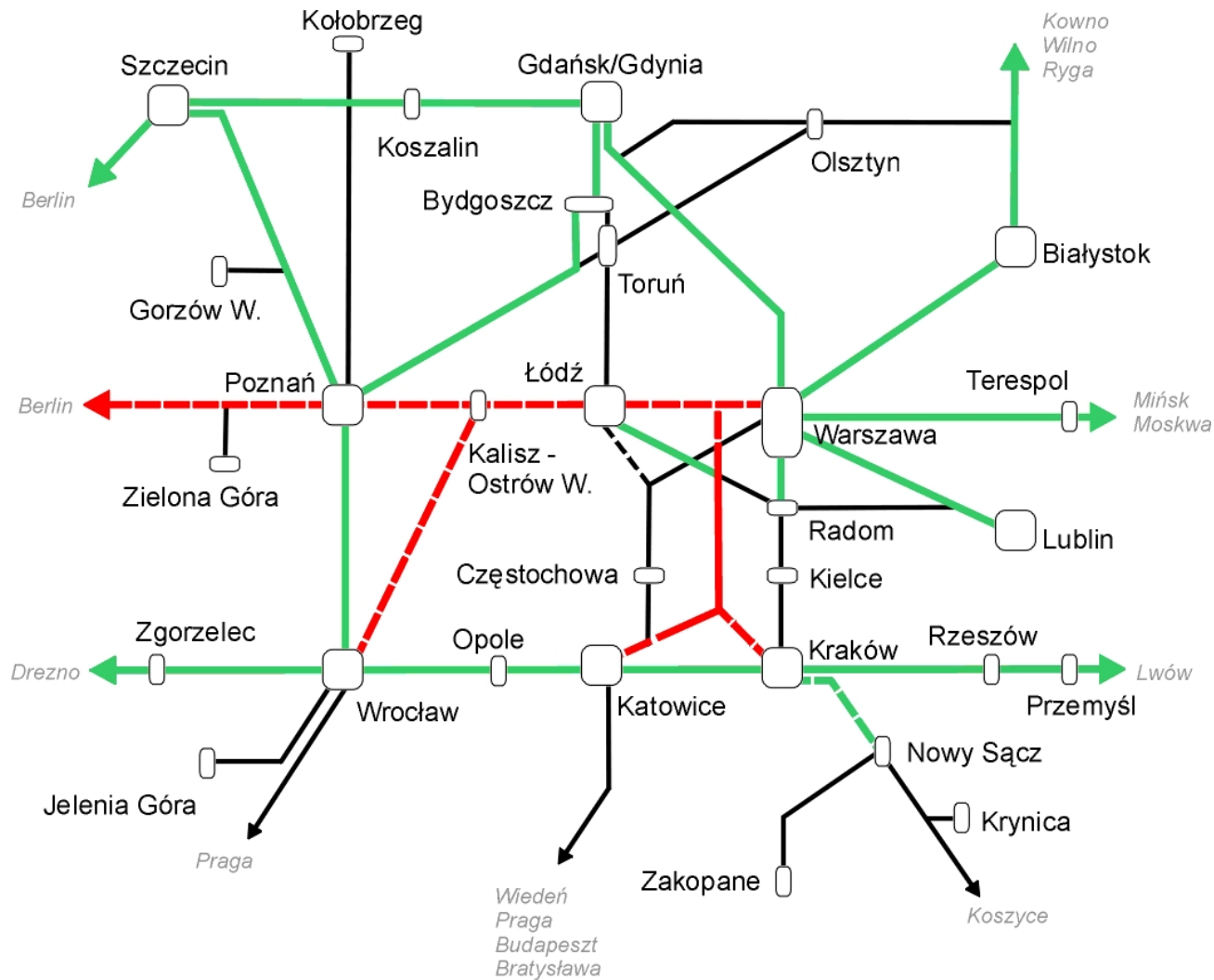
**3 x Y**

- nowa linia (300 – 350 km/h) Warszawa – Łódź – Poznań/Wrocław
- zmodernizowana do co najmniej 250 km/h linia CMK Warszawa – Katowice/Kraków
- nowa linia Kraków – Tymbark – Zakopane/Muszyna

# Sieć kolei dużych prędkości wg opracowanych koncepcji



**Nowa linia  
dużej prędkości  
umożliwi  
utworzenie nowego  
systemu szybkich  
połączeń  
kolejowych  
dla całej Polski**



- - - - - nowe linie 300-350 km/h
- linia CMK zmodernizowana do 250 km/h
- linie zmodernizowane 160-200 km/h
- - - - - nowe linie 200 km/h
- inne linie 120-140 km/h
- - - - - inne nowe linie 120-140 km/h

# Nowe linie dużej prędkości pozwolą na odzyskanie przez kolej pozycji rynkowej z korzyścią dla społeczeństwa i gospodarki polskiej

Czasy przejazdu najszybszymi pociągami między największymi aglomeracjami miejskimi w Polsce po realizacji programu budowy linii dużych prędkości, modernizacji pozostałych linii oraz czasy przejazdu samochodem po realizacji programu budowy autostrad i dróg ekspresowych [godz.]

		Łódź	Kraków	Poznań	Wrocław	Katowice	Gdańsk
Warszawa	kolej	0.50	2.00	1.45	2.15	2.00	3.00
	samochód	1.20	3.00	3.00	4.00	3.10	4.00
Łódź	kolej		2.30	1.15	1.45	3.07	3.55*
	samochód		2.50	2.30	2.30	2.10	3.30
Kraków	kolej			3.50*	3.00	0.55	5.05
	samochód			5.00	3.00	1.00	6.20
Poznań	kolej				1.40	3.45	3.30
	samochód				2.00	4.00	3.45
Wrocław	kolej					2.00	5.15
	samochód					2.00	5.45
Katowice	kolej						5.05
	samochód						5.40

\* Przez Warszawę (najkrótszy czas przejazdu).

■ Konkurencyjność kolei z punktu widzenia czasu przejazdu.

■ Wyrównane szanse.

■ Kolej przegrywa.

# Budowa linii dużych prędkości to pierwszy krok do poprawy sytuacji Polski na mapie komunikacyjnej Europy

## European HS Network

Forecast for 2020



Information given by the Railways

UIC - High-Speed  
Updated 17.11.2006 - IB







**Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP  
które od lat promuje ideę budowy nowych linii  
utworzyło**

**Komitet Rozwoju Kolei Dużych Prędkości w Polsce**

**dla wspierania inicjatyw  
i popularyzacji idei budowy nowych linii dużej prędkości**

[www.szybkiekoleje.pl](http://www.szybkiekoleje.pl)

