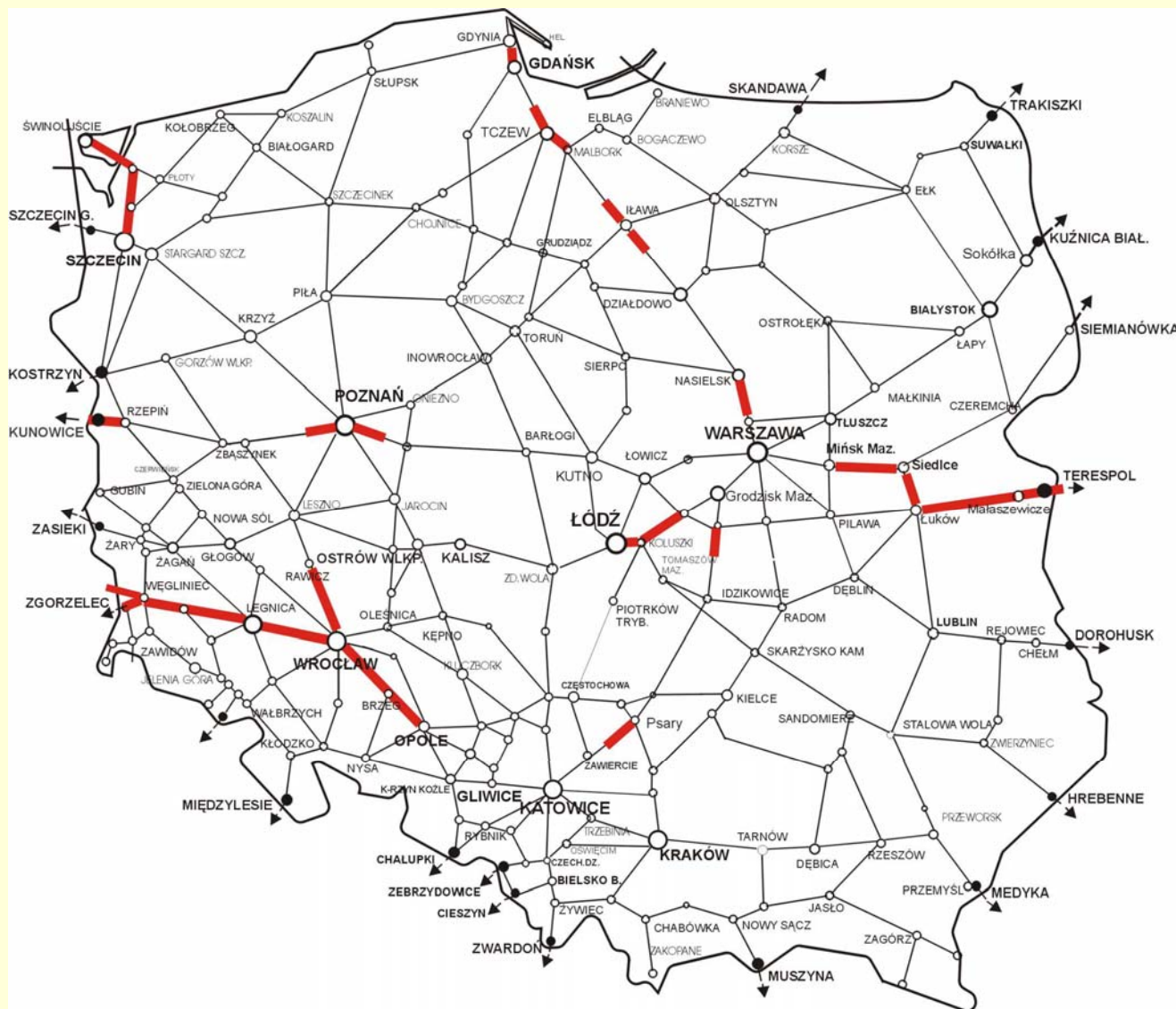


Kolejowe projekty inwestycyjne w Narodowym Planie Rozwoju na lata 2007 – 2013

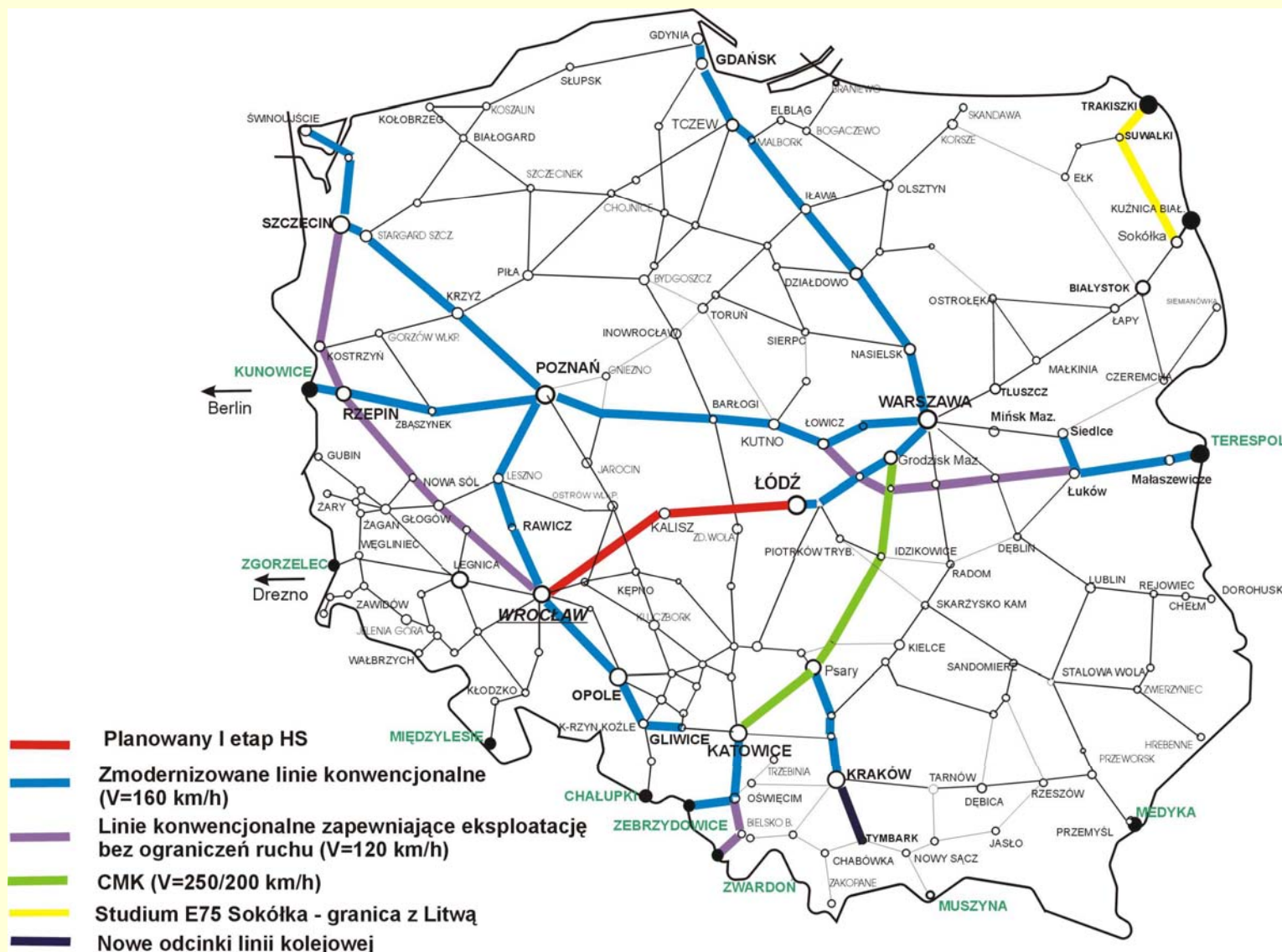
Zbigniew Szafrński
Wiceprezes Zarządu PKP PLK S.A.



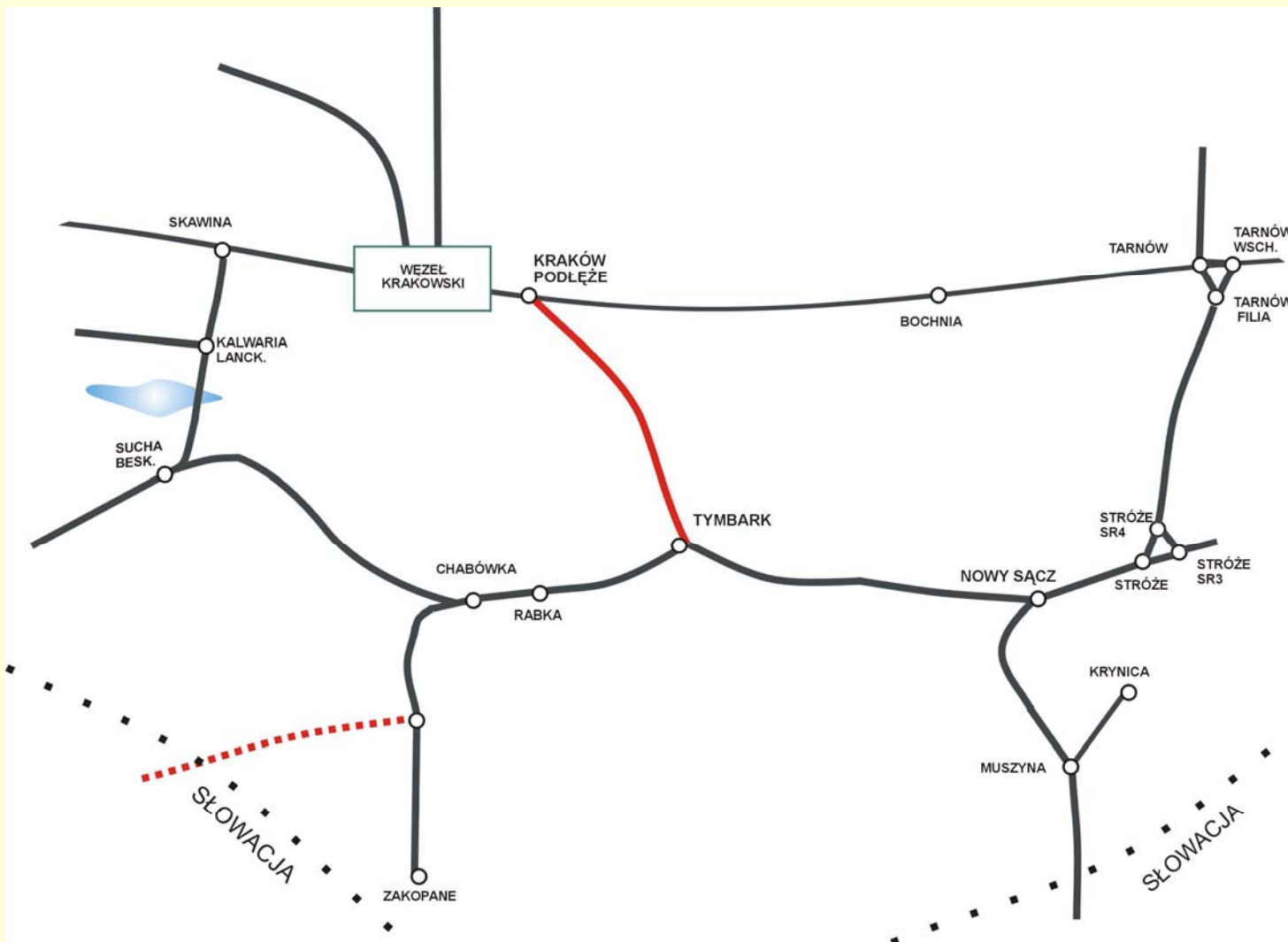
Projekty modernizacji linii kolejowych realizowane w latach 2004–2006



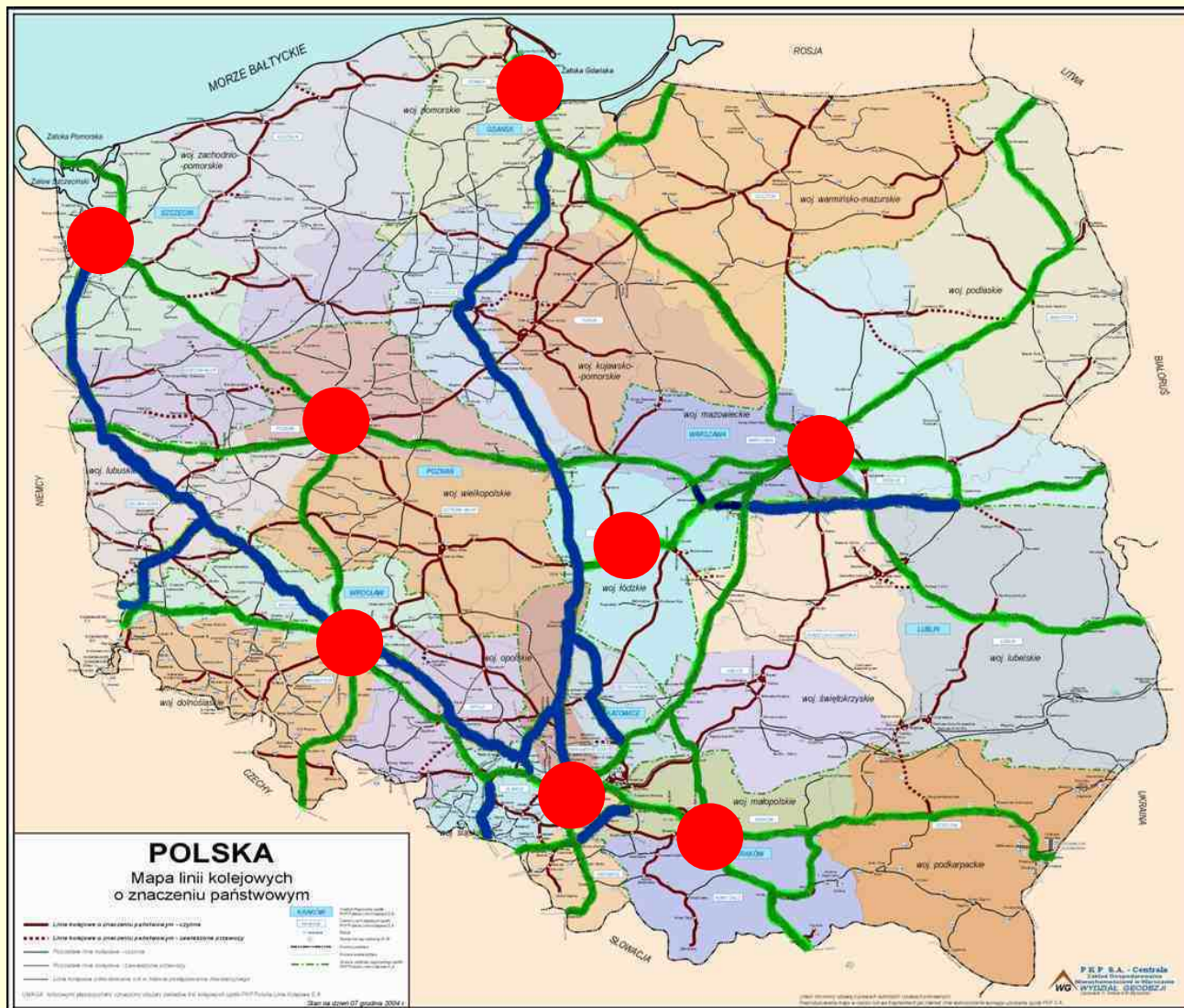
Projekty kolejowe planowane do realizacji w latach 2007–2013



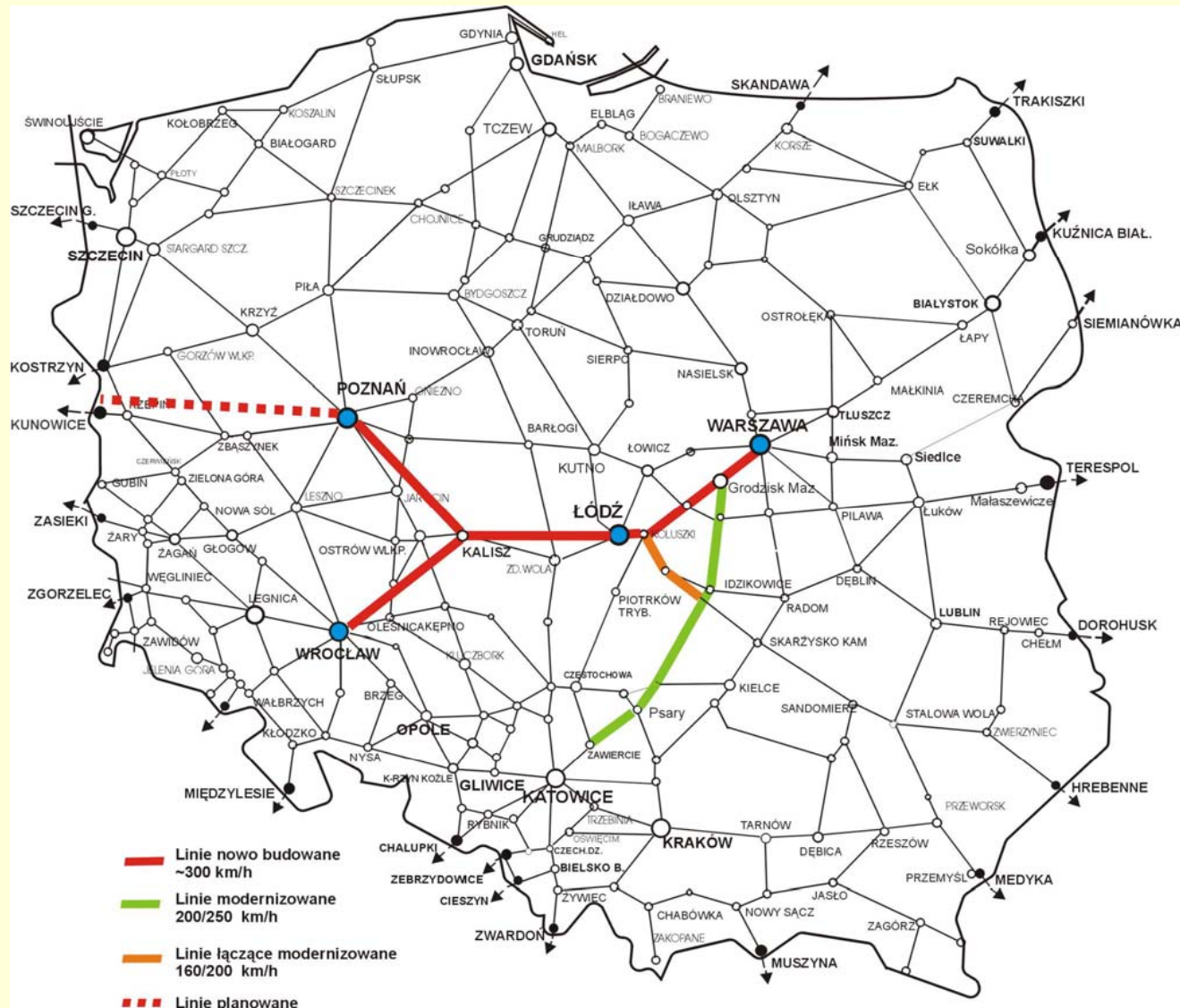
Budowa nowego odcinka Kraków Podłęże – Tymbark i rozważane nowe połączenie ze Słowacją w rejonie Zakopanego



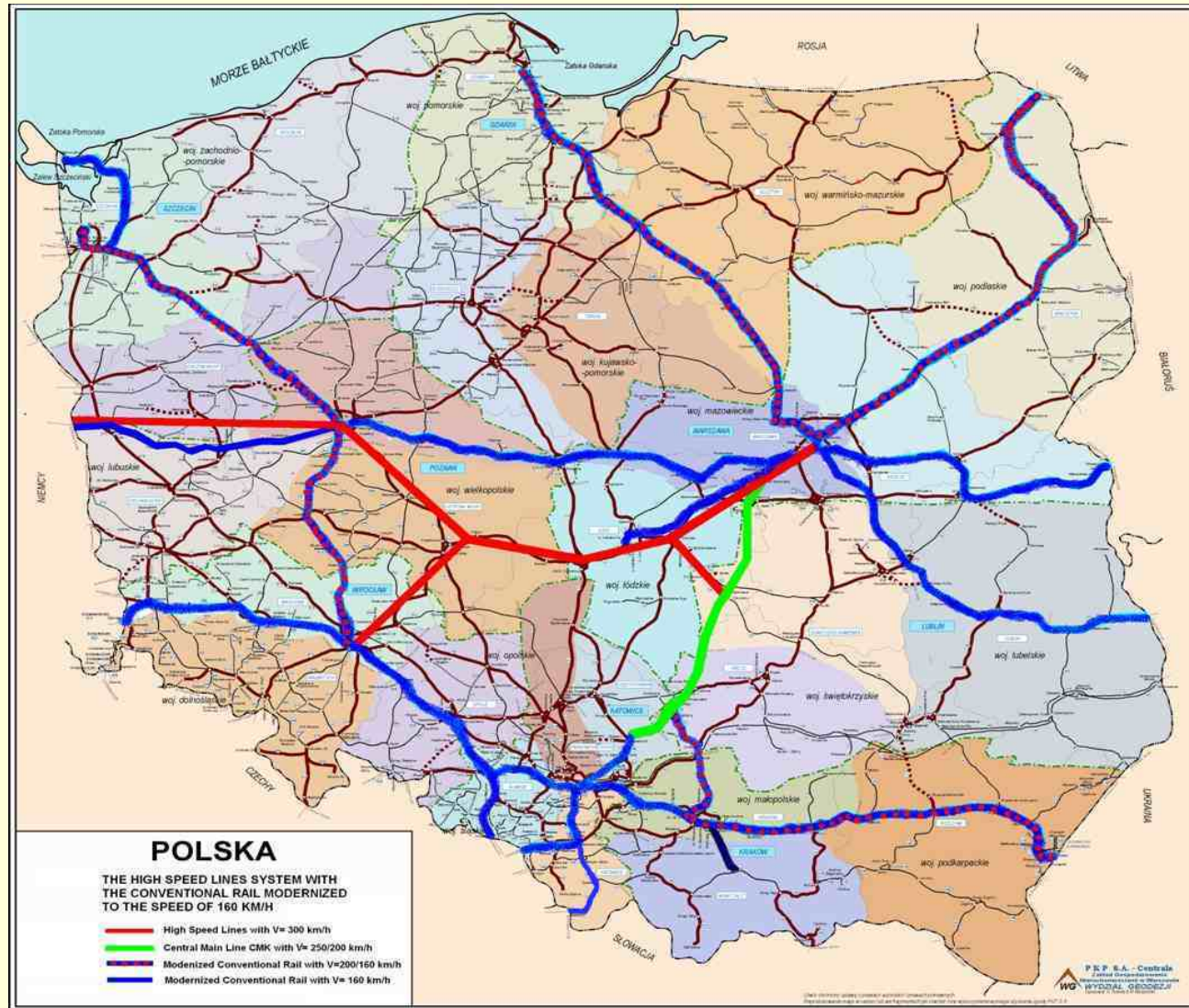
Największe aglomeracje Polski na tle głównych linii kolejowych dla ruchu pasażerskiego i towarowego



Planowana sieć linii dużych prędkości w Polsce



Rozwój sieci dużych prędkości (HS) na tle modernizacji linii konwencjonalnych w Polsce (prognoza stanu na rok 2030)

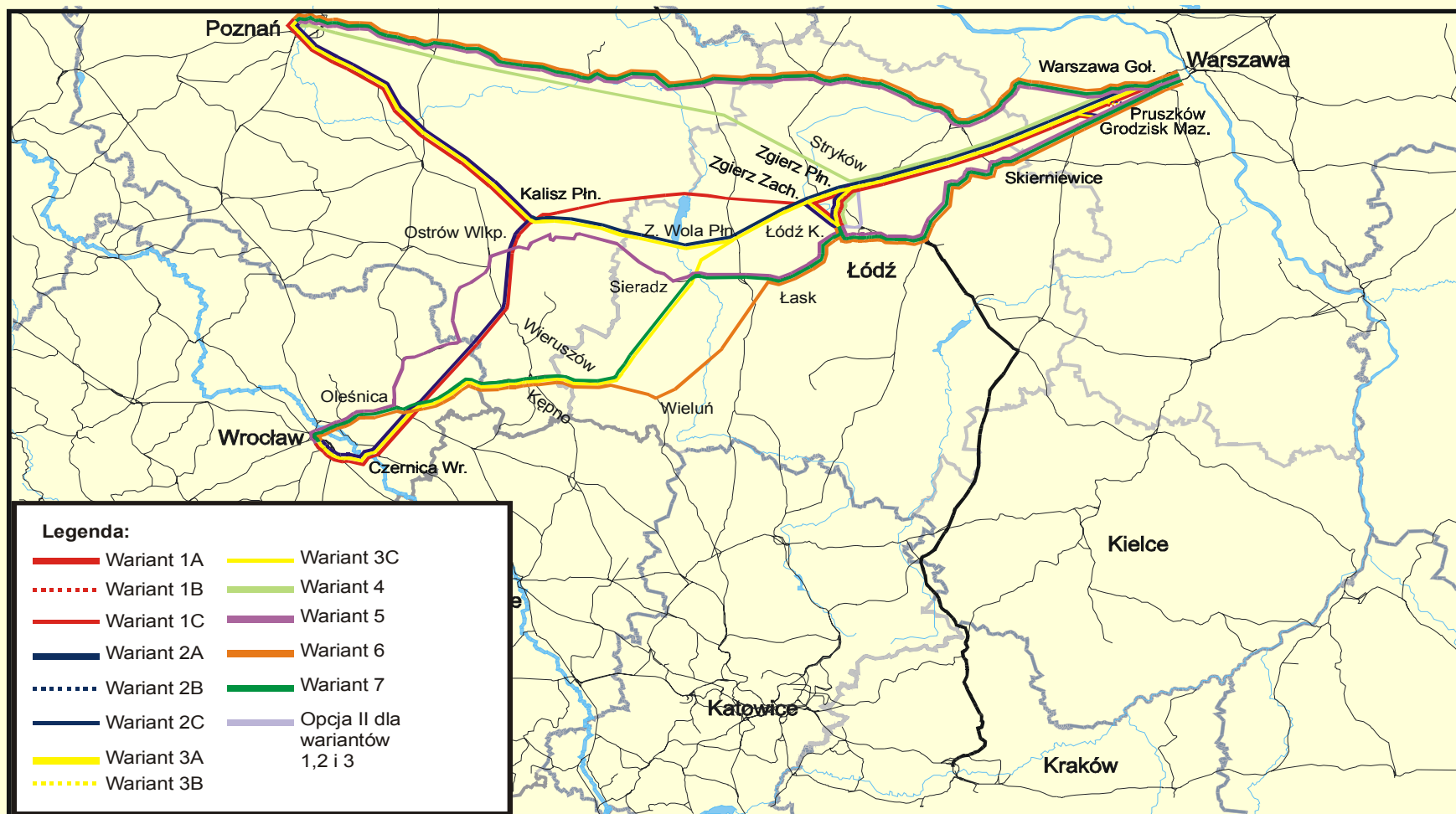


Wstępne studium wykonalności pierwszej linii dużych prędkości w Polsce

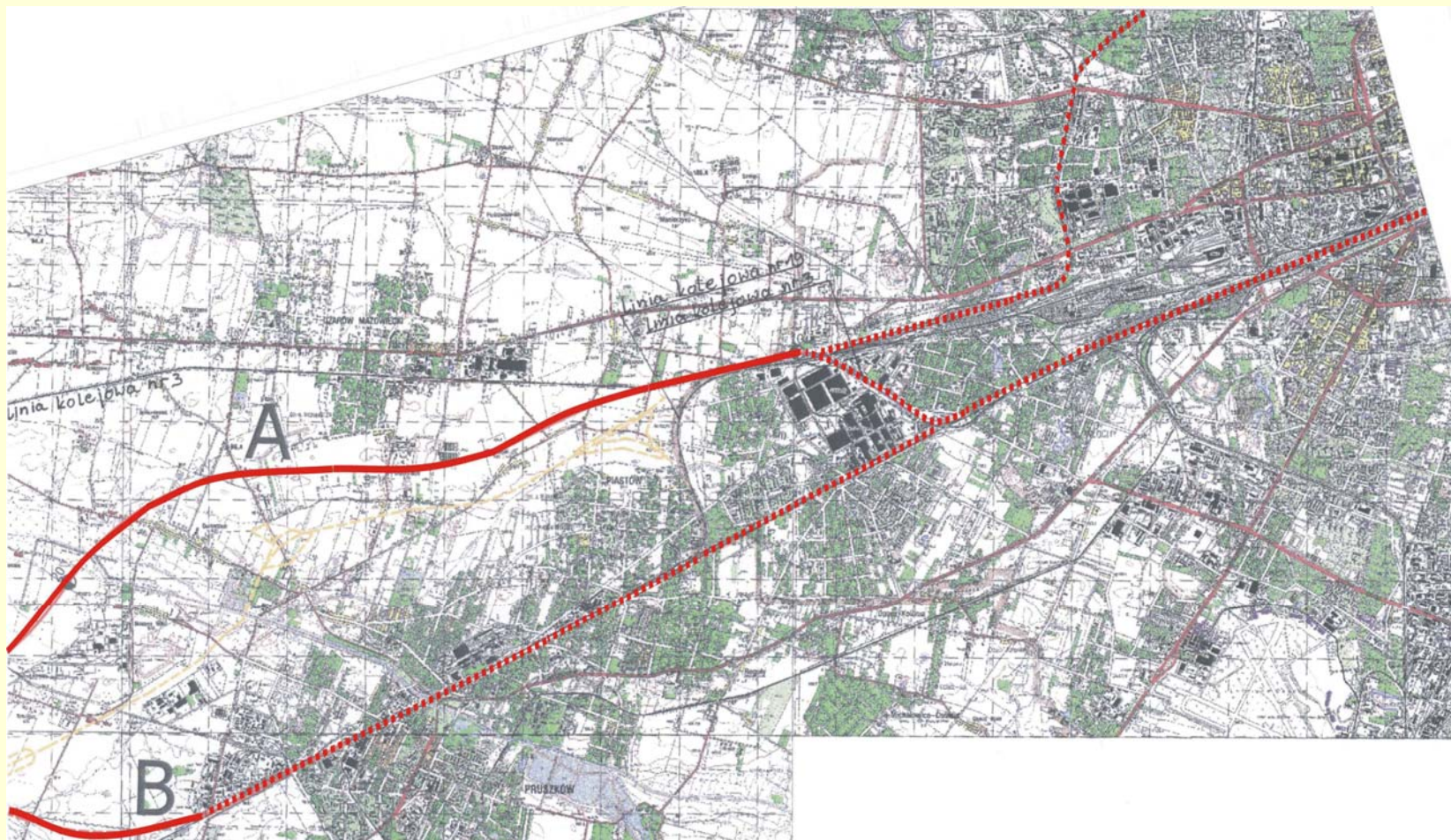
Wrocław/Poznań – Łódź - Warszawa



Warianty połączeń Wrocław / Poznań - Łódź - Warszawa



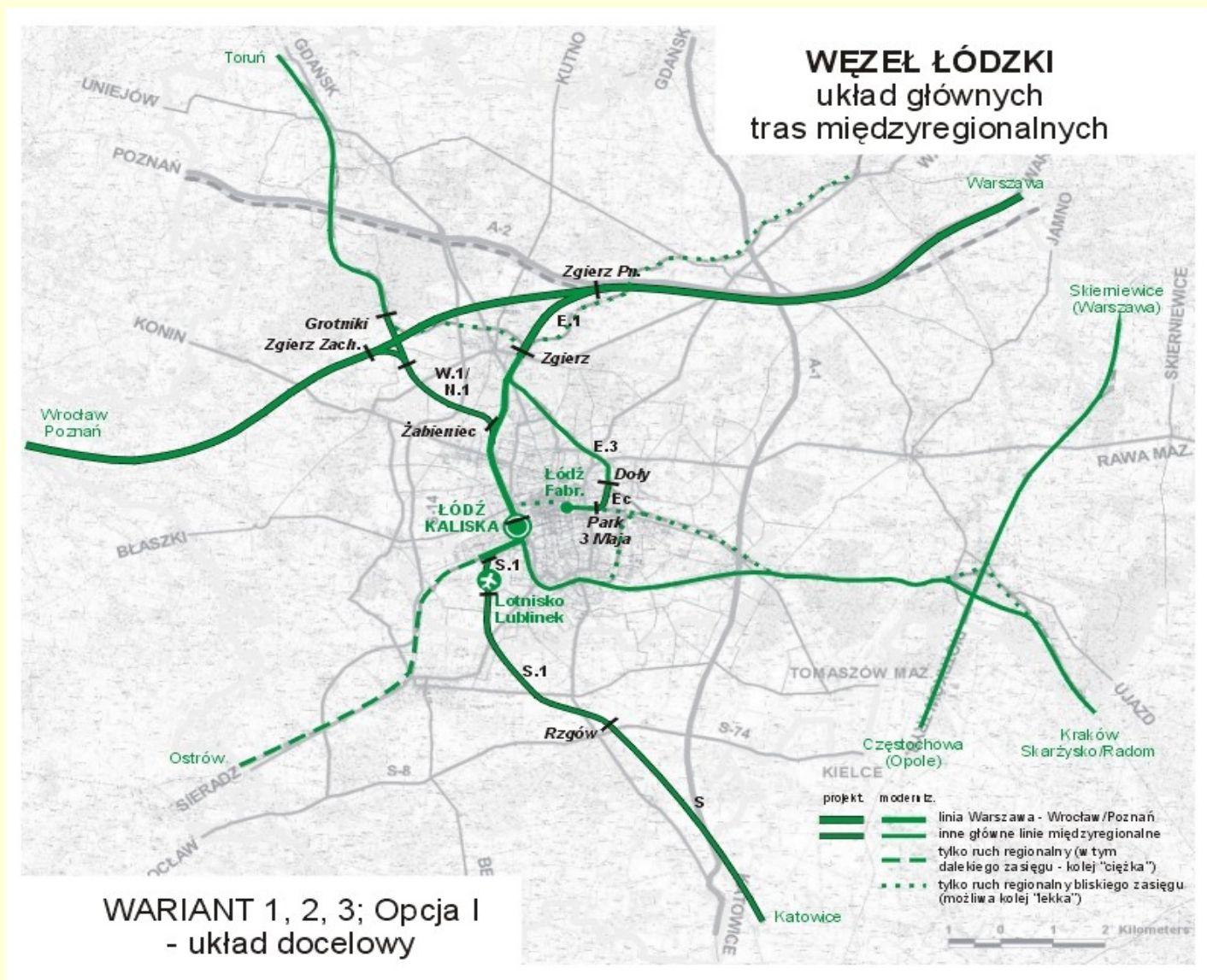
Wprowadzenie linii dużych prędkości do węzła warszawskiego



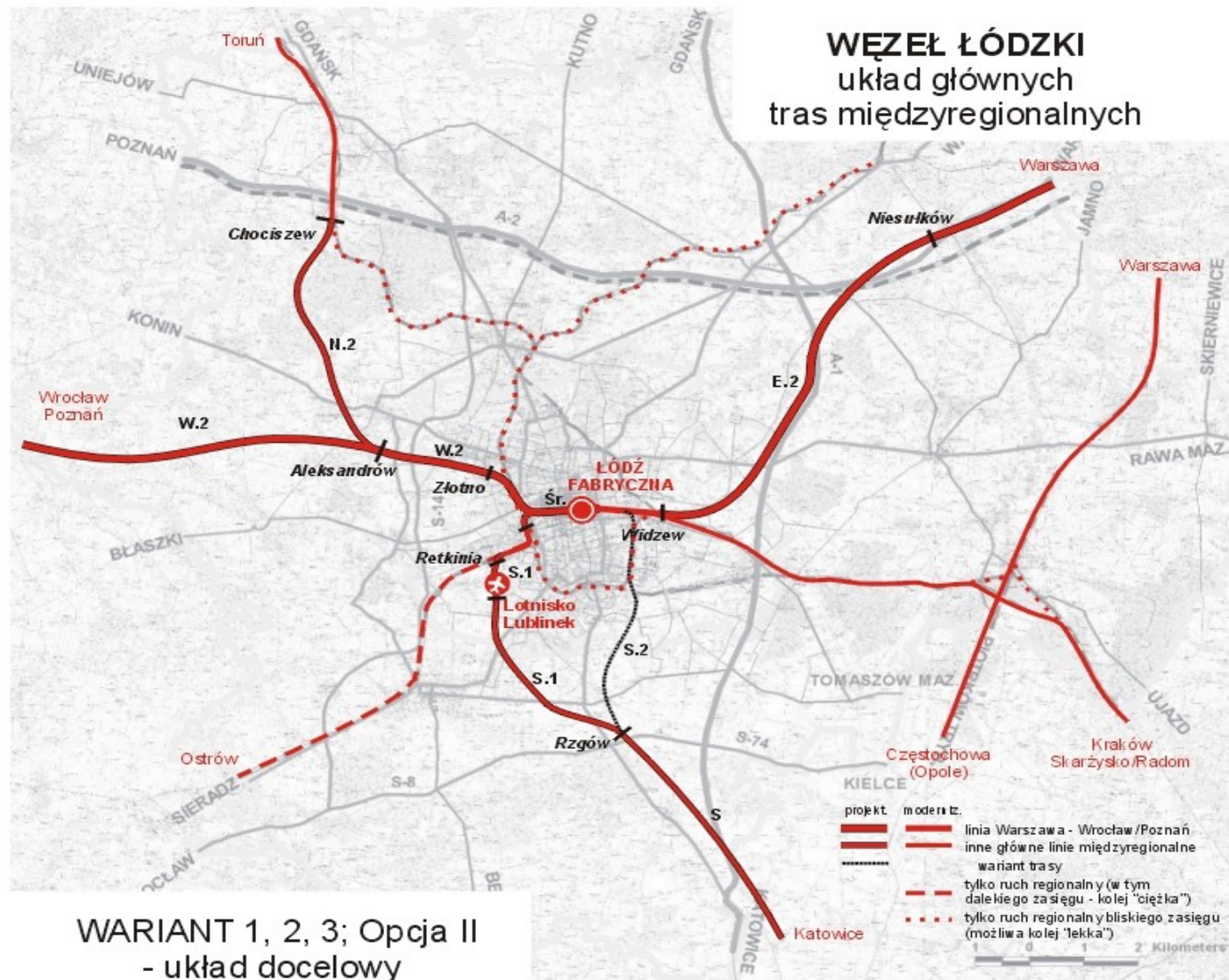
Wariant C przewiduje wprowadzenie nowej linii do starej linii W-wa – Katowice w rejonie Grodziska Mazowieckiego

Rozważane jest również wprowadzenie pociągów dużych prędkości na stację W-wa Gdańska

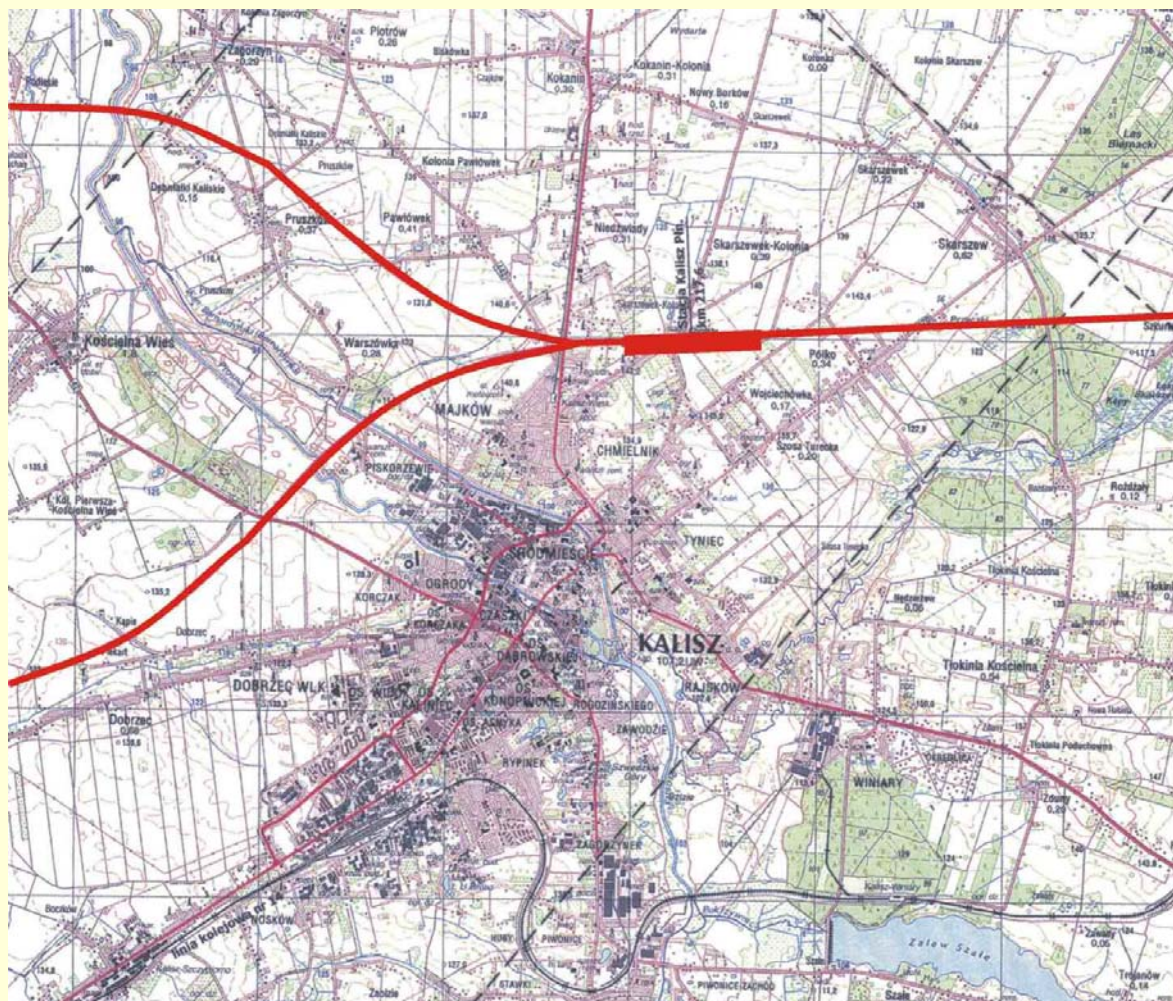
Przejście przez węzeł łódzki – opcja I



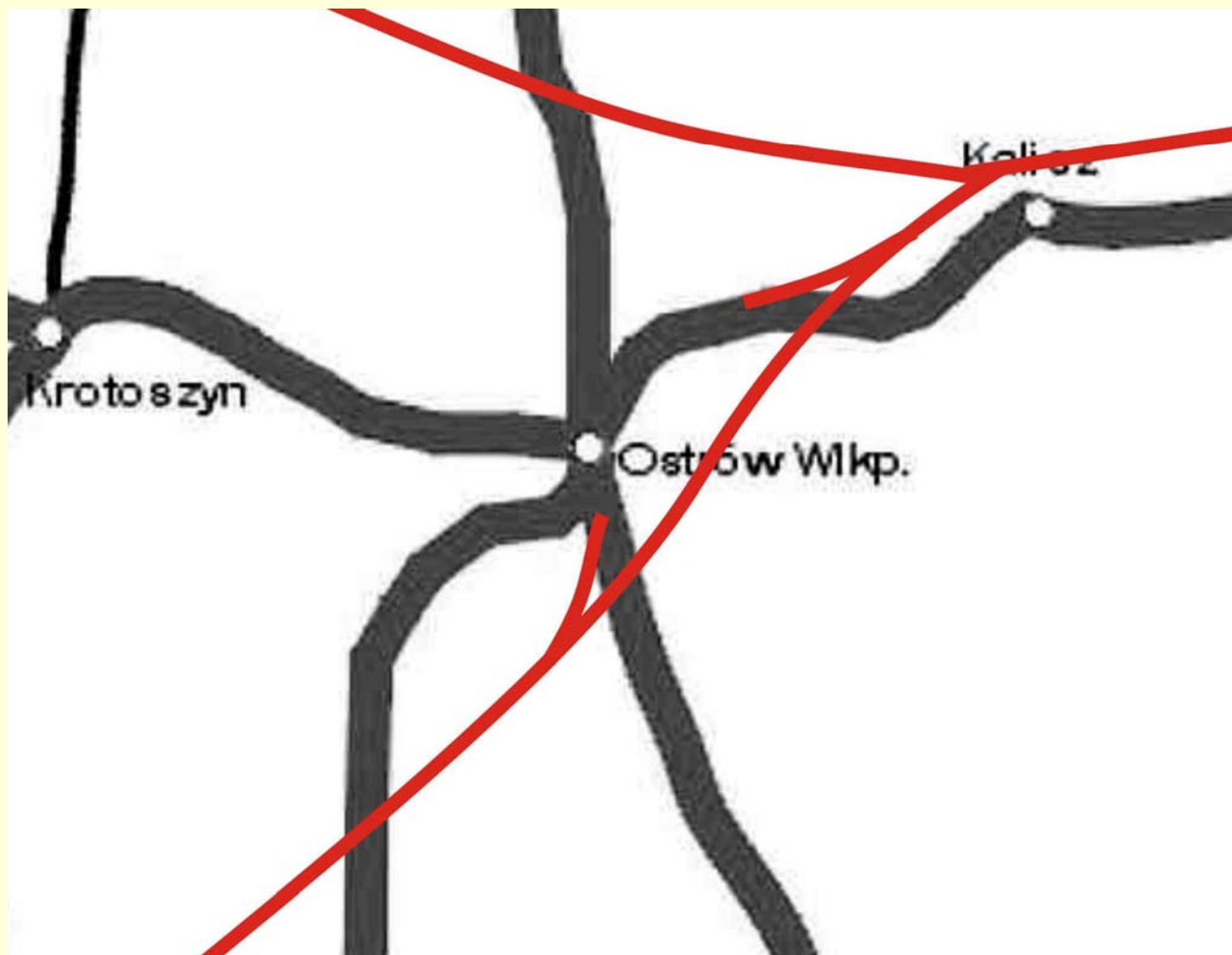
Przejście przez węzeł łódzki – opcja II



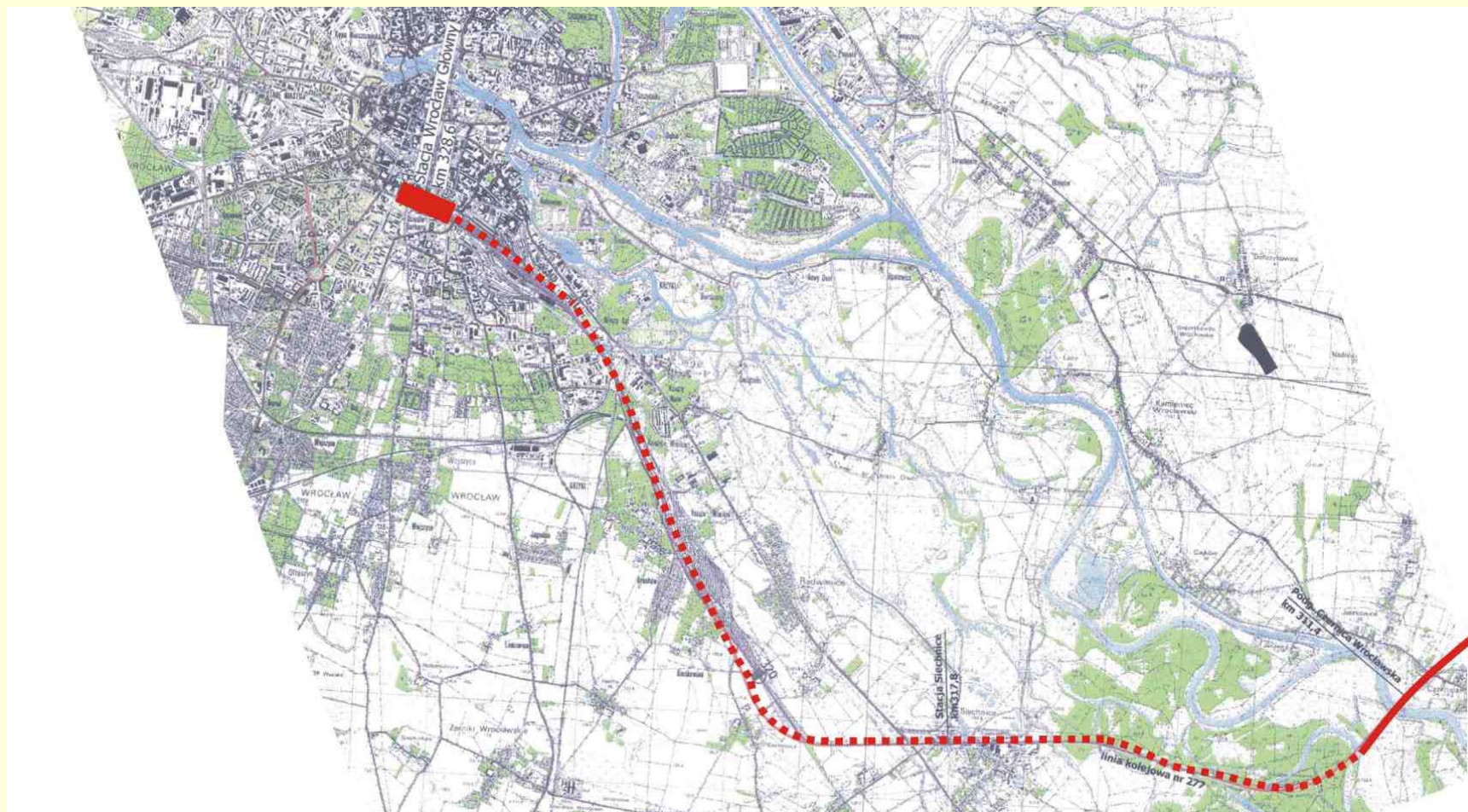
Rozgałęzienie linii w rejonie Kalisza



Rozgałęzienie linii w rejonie Kalisza i połączenie z Ostrowem Wlkp.

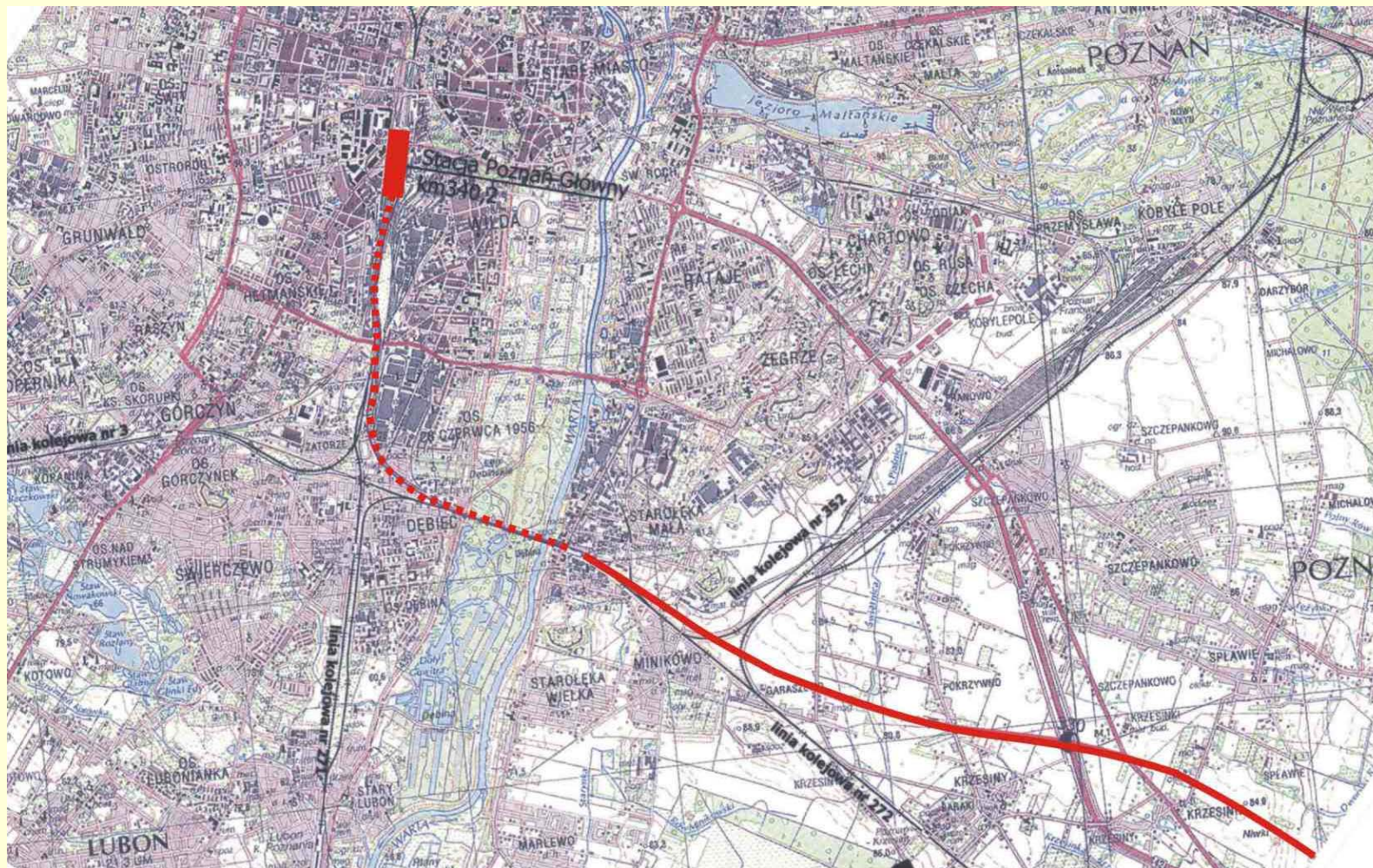


Wprowadzenie linii dużych prędkości do węzła wrocławskiego



Warianty z wykorzystaniem modernizacji istniejących linii przewidują wprowadzenie pociągów dużych prędkości istniejącą linią W-wa – Wrocław przez stację Wrocław Nadodrze

Wprowadzenie linii dużych prędkości do węzła poznańskiego



Warianty z wykorzystaniem modernizacji istniejących linii przewidują wprowadzenie pociągów dużych prędkości istniejącą linią E20 przez stacje Swarzędz i Poznań Wschód



Dziękuję za uwagę !



Materiały uzupełniające



Planowane nakłady na inwestycje w latach 2007 – 2013 cz. 1

Opis zadania	km	Wartość projektu [MEUR]	Wkład UE [MEUR]
E 20/C-E 20 Rzepin – Warszawa – Siedlce – Terespol Dokończenie modernizacji do $v = 160$ km/h, częściowa modernizacja odcinka Łowicz – Skierniewice – Łuków	780	1270	890
E 30 Opole – Kędzierzyn Koźle – Gliwice Modernizacja odcinka do prędkości $v = 160$ km/h	75	250	170
E 59 Rawicz – Poznań – Szczecin – Świnoujście Modernizacja linii do prędkości $v = 160$ km/h	432	1250	865
C-E 59 Wrocław – Rzepin – Szczecin Przywrócenie parametrów technicznych dla potrzeb ruchu pociągów towarowych oraz pasażerskich z $v = 120$ km/h	356	420	290
Warszawa – Łódź, II etap Modernizacja do prędkości $v = 160$ km/h	65	302	210
„Wąskie gardła” Likwidacja rozproszonych ograniczeń eksploatacyjnych	330	350	0

Planowane nakłady na inwestycje w latach 2007 – 2013 cz. 2

Opis zadania	km	Wartość projektu [MEUR]	Wkład UE [MEUR]
Linia dużych prędkości Wrocław/Poznań – Warszawa, I etap – budowa odcinka Wrocław – Kalisz	110	1430	1000
E 65 Gdynia – Warszawa – Katowice – Zebrzydowice Modernizacja na odpowiednich odcinkach do prędkości v = 250/200/160 km/h (w tym CMK)	721	2250	1570
Psary – Kraków Modernizacja na odpowiednich odcinkach do v = 200/160 km/h	91	300	210
Kraków – Podłęże – Tymbark Budowa linii kolejowej dla poprawy połączenia ze Słowacją	40	500	350
Czechowice – Bielsko Biała – Zwardoń Modernizacja na odpowiednich odcinkach do v = 160/120 km/h	69	50	35
E75 Sokółka – Granica z Litwą (studium wykonalności) Wybór trasy i analiza najlepszego połączenia z Litwą	125	8	5
RAZEM	3190	8380	5600

Przesłanki i kryteria doboru i kształtowania projektów

Przesłanki – odzwierciedlają założenia makroekonomiczne dla NPR najważniejsze dla roli transportu kolejowego w Polsce

- **Zapewnienie połączeń niezbędnych dla przemieszczania towarów pomiędzy ośrodkami ważnymi dla gospodarki kraju, w tym szczególnie dla eksportu produktów polskich**
- **Stworzenie podstaw technicznych dla mobilności zatrudnienia na rynku pracy oraz dla zaspokojenia innych potrzeb społeczeństwa w zakresie podróżowania**
- **Rozwój transportu kolejowego w oparciu o innowacyjne systemy techniczne i organizacyjne**
- **Zapewnienie połączeń dla ruchu w regionach i między nimi w celu zwiększenia ich spójności oraz rozwoju lokalnej działalności gospodarczej**
- **Redukcja uciążliwości transportu dla środowiska oraz terenów mieszkalnych**

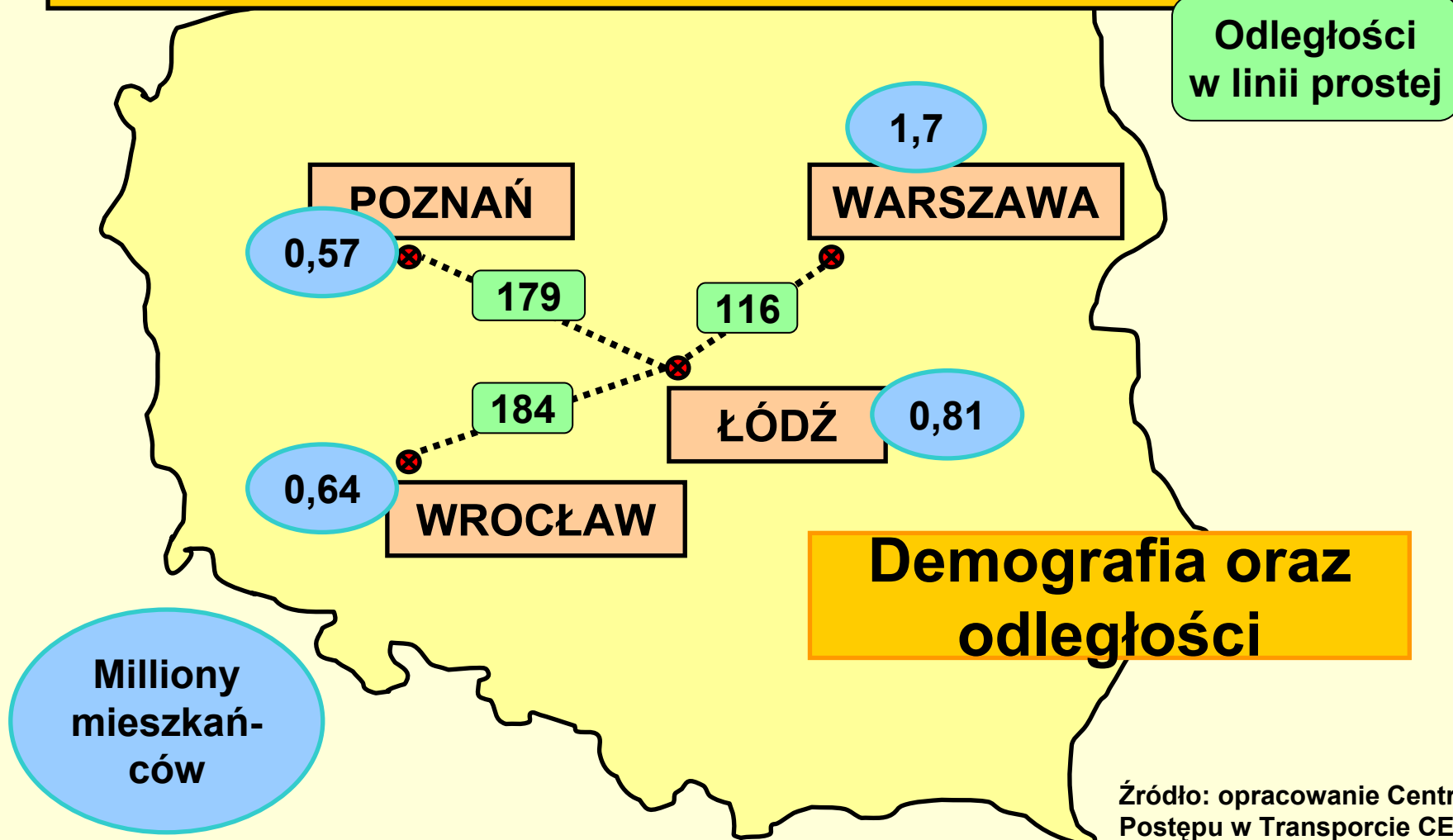
Przesłanki i kryteria doboru i kształtowania projektów

Kryteria – selekcja projektów zgodnie z przesłankami według priorytetów wynikających z interesu gospodarki i społeczeństwa

- **Racjonalizacja nakładów na tle uzyskiwanych parametrów użytkowych – jak najlepszy efekt użytkowy przy jak najmniejszym nakładzie finansowym**
- **Poziom parametrów technicznych dostosowany do potrzeb użytkowych linii**
- **Główny cel inwestowania w infrastrukturę kolejową to nie odtwarzanie, ale podnoszenie parametrów użytkowych linii (maksymalna prędkość techniczna pociągów, przepustowość linii i węzłów kolejowych) oraz redukcja czynników negatywnych (strat energii, zanieczyszczenia środowiska, kolizji z drogami lub innymi sieciami)**
- **Wybranie do modernizacji tych linii międzynarodowych, które są jednocześnie ważne dla gospodarki i społeczeństwa polskiego – w tym szczególnie między największymi aglomeracjami**
- **Dążenie do właściwego połączenia regionów z ich centrami**
- **Wdrażanie nowoczesnych rozwiązań technicznych systemów infrastruktury kolejowej**
- **Realizacja zobowiązań międzynarodowych Polski**

Warszawa – Łódź – Poznań i Wrocław

Odległości
w linii prostej



Demografia oraz
odległości

Źródło: opracowanie Centrum
Postępu w Transporcie CENIT
Politechniki Katalonii w
Barcelonie

Aspekty ekonomiczne inwestycji budowy linii Warszawa – Łódź – Poznań i Wrocław

Całkowity szacunkowy koszt inwestycji -	5 748 milionów euro
Przewidywane przewozy rocznie -	16,7 milionów pasażerów
	5 813 miliony pasażerokm
Koszt inwestycji w przeliczeniu na:	
1 przewiezonego pasażera -	344 €/pasażera
1 pasażera przewiezonego na odległość 1 km -	0,99 €/pasaż·km
skrócenie czasu jazdy o 1 minutę -	28 mln €/min

Rozpiętość ww. wskaźników dla funkcjonujących w Europie Zachodniej linii dużych prędkości:

Koszt inwestycji na 1 przewiezonego pasażera 180 - 900 €/pasażera

Koszt skrócenia czasu jazdy o 1 minutę 15 - 30 mln €/min *)

*) Na koszt skrócenia czasu jazdy, oprócz kosztu inwestycji, w dużym stopniu wpływa stan połączeń w rozpatrywanej relacji przed wybudowaniem nowej linii dużych prędkości. W rozpatrywanym przykładzie na wielkość tę wpłynął stosunkowo krótki czas przejazdu między Warszawą i Poznaniem.

**Źródło: opracowanie Centrum
Postępu w Transporcie CENIT
Politechniki Katalonii w
Barcelonie**

