

Prof. Juliusz Engelhardt

Uniwersytet Szczeciński

Instytut Gospodarki Przestrzennej i Geografii Społeczno-Ekonomicznej

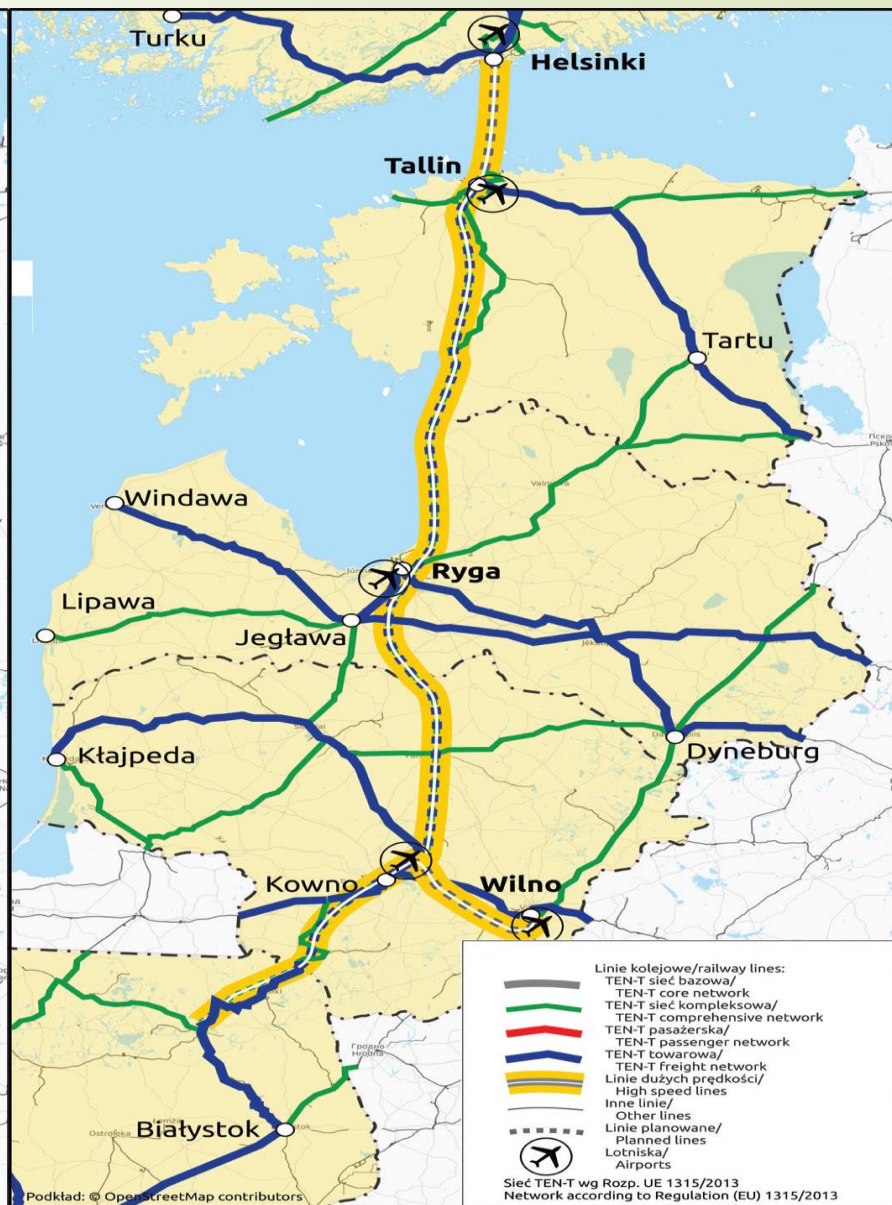
Układ przestrzenny budowy nowych linii kolejowych dużych prędkości w Polsce



Szerokość toru 1 435 mm
 Długość linii 730 + 140 km odcinek
 Kowno - Wilno
 Max prędkość projektowa
 -- dla pociągów pasażerskich 240 km/h
 -- dla pociągów towarowych 120 km/h
 Liczba torów 2
 Elektryfikacja 2 × 25 kV AC
 Nacisk na oś 225 kN
 Min. długość torów stacyjnych 740 m

Ochrona środowiska -- ekrany
 ograniczające hałas
 2-poziomowe przejścia dla zwierząt
 Skrzyżowania z drogami kołowymi
 wszystkie skrzyżowania
 dwupoziomowe

(Finlandia) Estonia Łotwa Litwa Polska (Niemcy)



Przebieg nowej linii na tle istniejącej sieci kolejowej ze szczególnym uwzględnieniem sieci TEN-T:
 a) sieć bazowa TEN-T pasażerska, b) sieć bazowa TEN-T towarowa

Rail Baltica – projekt o szczególnym znaczeniu geopolitycznym

Stan realizacji 2024

- Początkowo planowano zakończenie prac budowlanych w Krajach Bałtyckich w 2026 roku.
- Obecnie ten termin zakończenia budowy swoich odcinków do końca 2026 roku deklaruje tylko Litwa.
- Przedstawiciele spółki RB Rail AS utworzonej do realizacji projektu deklarują obecnie zakończenie prac na Łotwie i w Estonii w 2030 roku.
- W Polsce zarządca infrastruktury deklaruje zakończenie modernizacji i przebudowy odcinków z Białegostoku do granicy z Litwą w 2028 r.

Cały projekt Rail Baltica ma obecnie projektową wartość ok. 6 mld Euro, z czego 85% stanowi dofinansowanie ze środków Unii Europejskiej.

Rail Baltica – polskie odcinki

4

- Odcinek linii E 75 Warszawa – Białystok zmodernizowany już do prędkości 160 km/h jest obecnie modernizowany do prędkości 200 km/h
- Odcinek Białystok – Ełk ma być zmodernizowany do prędkości 200 km/h
- Odcinek Ełk – Suwałki – Granica z Litwą ma być właściwie budowany od nowa, o ile zastosuje się prędkość maksymalną 250 km/h
- Ponadto, w związku z organizacją ruchu wymagane jest wybudowanie kolejowej obwodnicy Białegostoku
- Po nowelizacji KPK z października 2024 r. projekty modernizacyjne Rail Baltica tj. odcinki Warszawa – Białystok i Białystok Ełk mają zapewnione finansowanie i prace są realizowane.
- Natomiast odcinek praktycznie do nowej budowy Ełk – granica państwa wstępnie oszacowany na kwotę 5,25 mld zł oraz budowa północnej obwodnicy Białegostoku o szacowanej wartości 2,7 mld zł znalazły się na liście rezerwowej.

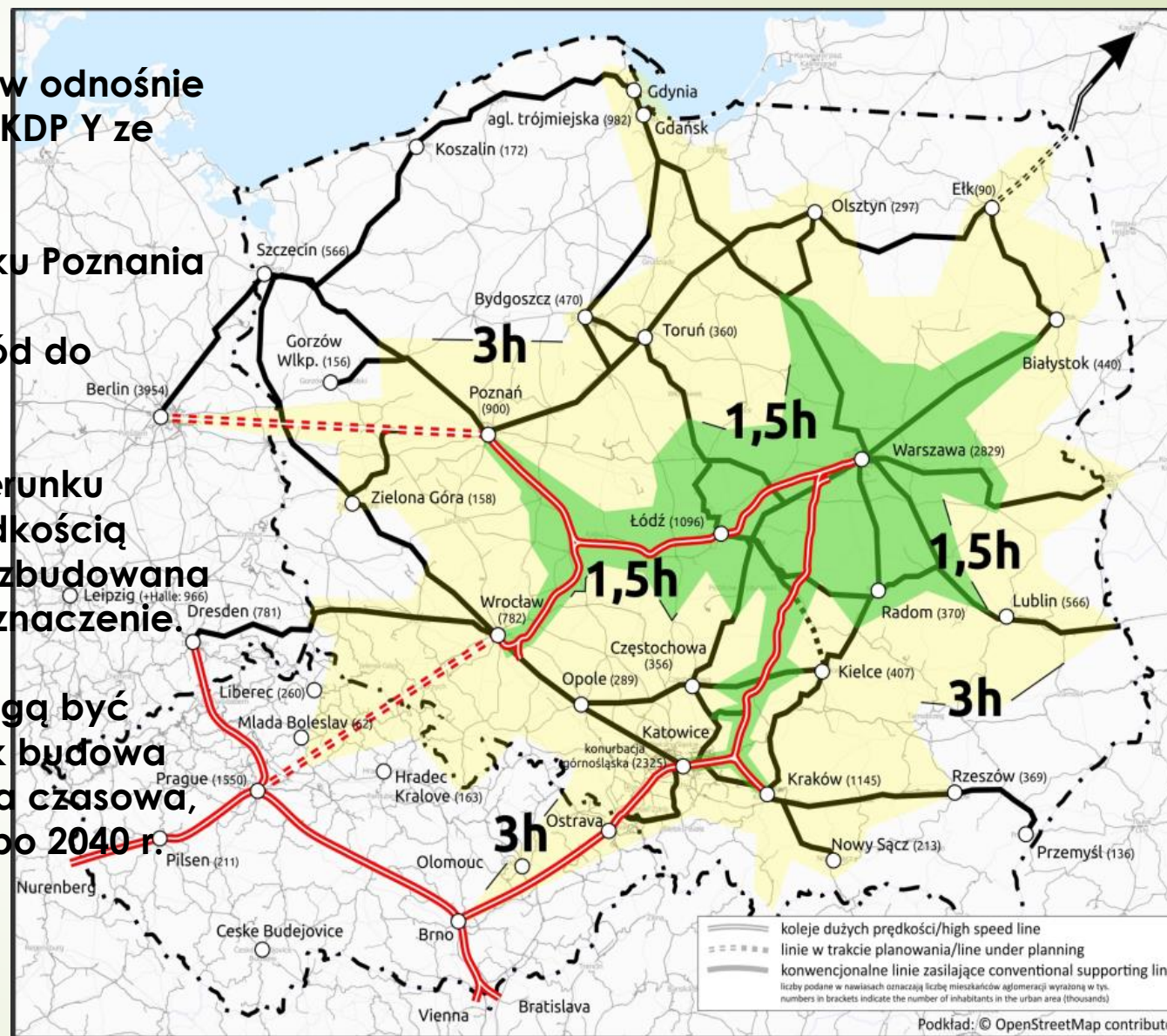
W 2024 r. nowy rząd podtrzymał decyzję poprzedników o budowie CPK i zadeklarował rozpoczęcie budowy linii KDP Y ze skorygowanym przebiegiem przestrzennym.

Korekta dotyczy miejsca rozgałęzienia linii Y w kierunku Poznania i Wrocławia początkowo zaplanowanego w Nowych Skalmierzycach, które przesunięto ok. 60 km na wschód do Sieradza.

Z punktu widzenia połączeń międzynarodowych w kierunku południowym i zachodnim CMK oraz linia KDP Y z prędkością maksymalną 300 – 320 km/h, która ma być w całości zbudowana do 2035 r. kosztem 80 mld zł będą mieć podstawowe znaczenie.

Po wybudowaniu linii KDP Y oraz modernizacji CPK mogą być realizowane polskie odcinki transgraniczne jakkolwiek budowa tych odcinków to obecnie bardzo daleka perspektywa czasowa, optymistycznie przyjmując będzie to mogło nastąpić po 2040 r.

Linia KDP Y (pierwotnie planowany przebieg) i CMK (planowane podwyższenie prędkości maksymalnej do 250 km/h), dostępność aglomeracji z Warszawy i odgałęzienia w kierunku Republiki Czeskiej i Niemiec.

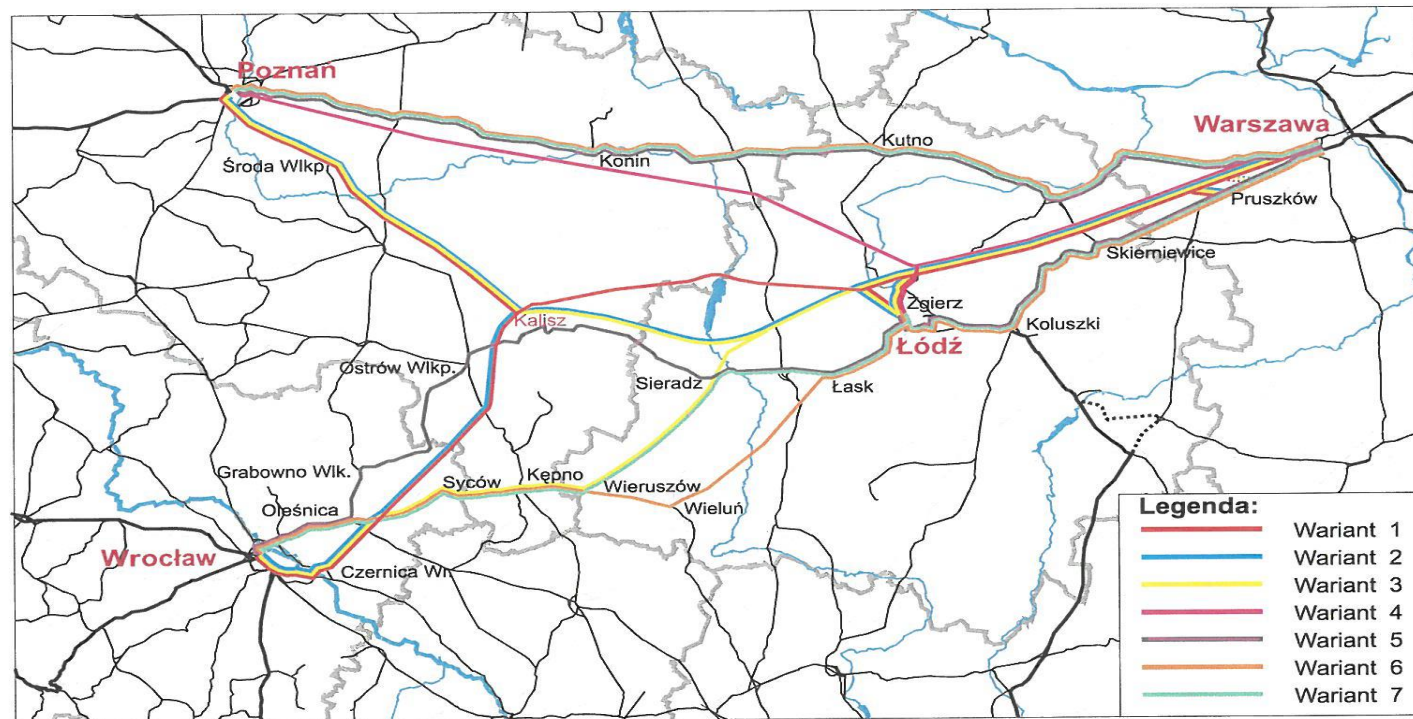


Projekt linii KDP Y ma już 20 –letnią historię.

6

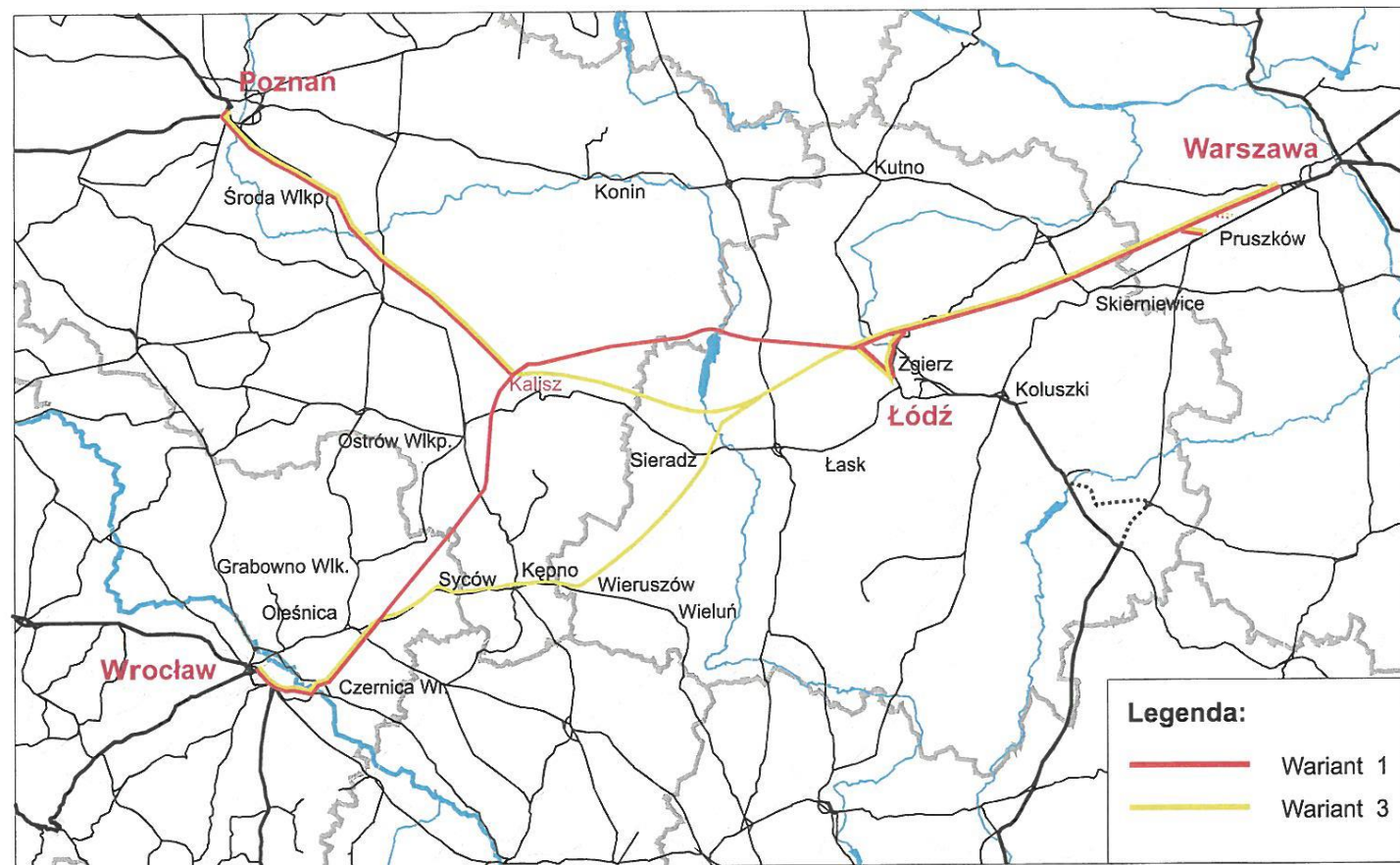
W 2005 r. powstało w CNTK Wstępne studium wykonalności budowy linii dużych prędkości Wrocław / Poznań Łódź – Warszawa 2005.

Wyszczególniono 7 wariantów przebiegu przestrzennego linii KDP



*Wstępne studium
wykonalności budowy linii
dużych prędkości Wrocław /
Poznań – Łódź – Warszawa
2005.*

*2 rekomendowane do
dalszych analiz warianty
przebiegu przestrzennego
linii KDP Y*



WOJ. WIELKOPOLSKIE

Wariant 3

Konsorcjum firm:
Ingenieria IDOM Internacional S.A.
Biuro Projektów Komunikacyjnych w
Poznaniu Sp. z o.o.



KONIEC STUDIUM WYKONALNOŚCI
MODERNIZACJI LINII WARSZAWA - ŁÓDŹ
ODCINEK ŁÓDŹ WIDZEW - ŁÓDŹ FABRYCZNA

STUDIUM WYKONALNOŚCI DLA LINII KOLEJOWEJ
OD DWORCA ŁÓDŹ FABRYCZNA W KIERUNKU DWORCA ŁÓDŹ
KALISKA DO LINII NR 14, 15, 25 ORAZ TUNELU ŚREDNICOWEGO Z
PODZIEMNYMI PRZYSTANKAMI I TUNEL KOP

Studium Wykonalności dla budowy linii kolejowej dużych
prędkości „Warszawa – Łódź – Poznań/Wrocław” 2011

Wariant 2



Studium Wykonalności dla budowy linii kolejowej dużych prędkości „Warszawa – Łódź – Poznań/Wrocław” 2011

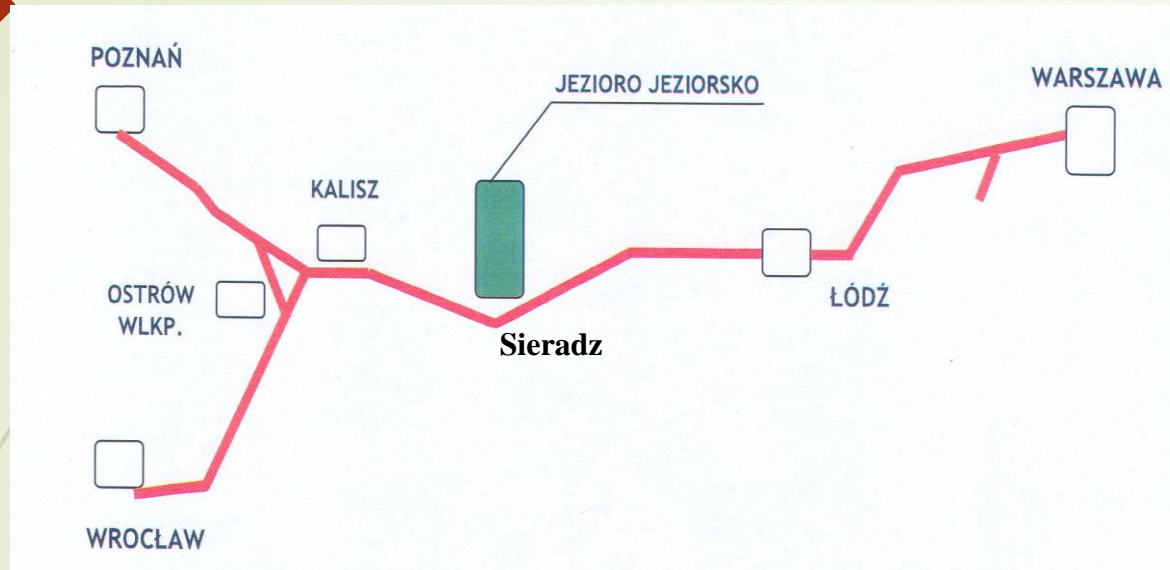
Wariant 1 REKOMENDOWANY



Studium Wykonalności dla budowy linii kolejowej dużych prędkości „Warszawa – Łódź – Poznań/Wrocław” 2011

Podstawowy mankament trasowania KDP Y przyjęty przez bieżący rząd w ramach schedy po tzw. komponencie kolejowym CPK

11

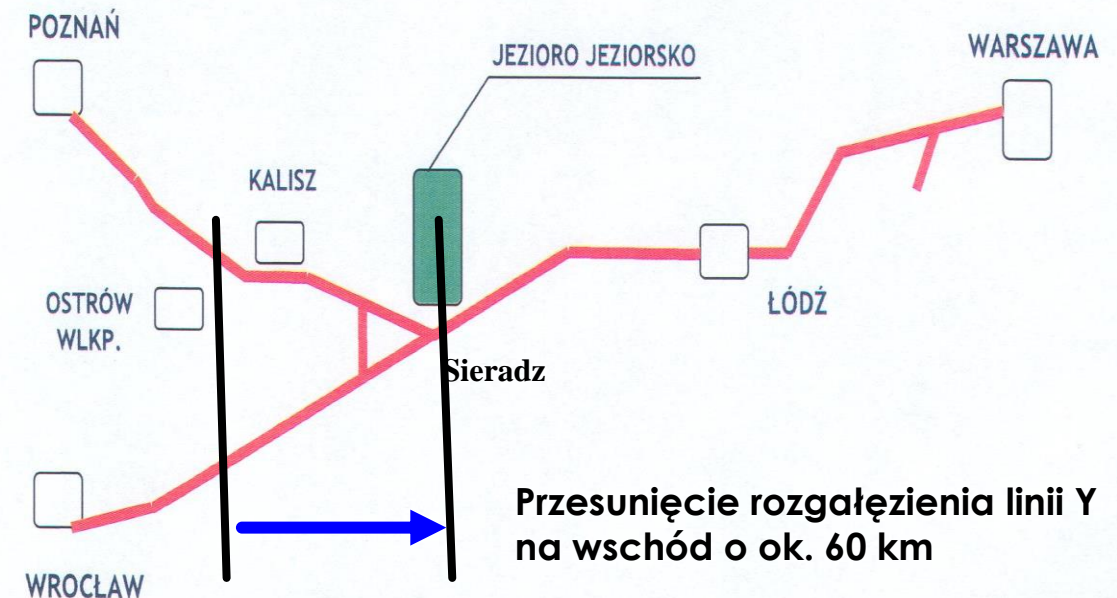


Schemat przebiegu linii KDP Y według przyjętego w 2008 r. wariantu.

— KDP Vmax 350 km/h

Zmieniony schemat przebiegu linii KDP Y według przyjętego w latach 2017 - 2020 wariantu w ramach koncepcji budowy CPK, obecnie przyjęty do realizacji

— KDP Vmax 300 km/h

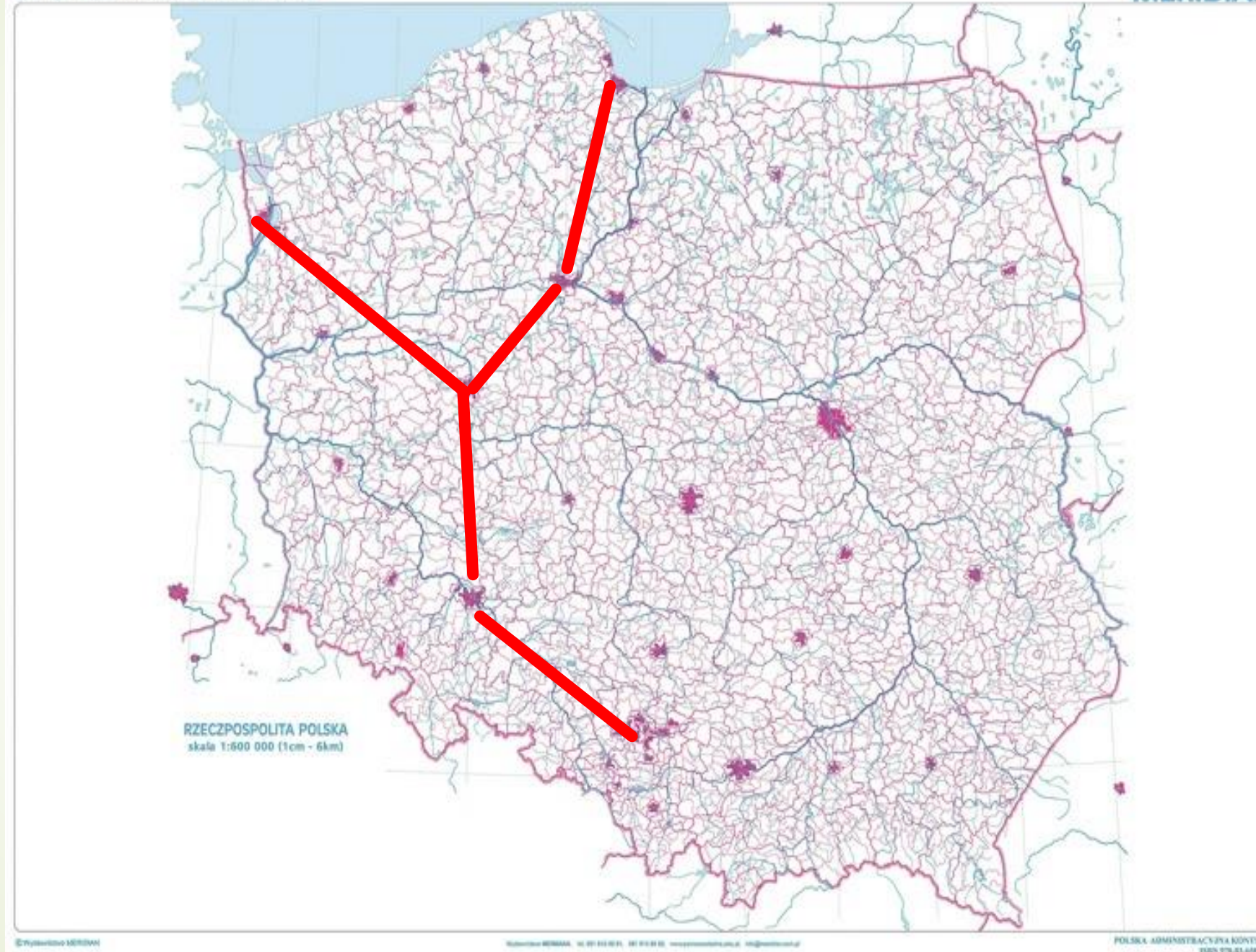


Przesunięcie rozgałęzienia linii Y na wschód o ok. 60 km

Budowa KDP Y według koncepcji przestrzennej poprzedniego rządu, zamiast pozostawiania przy własnej przyjętej w 2008 r. spowoduje, że kilka ważnych relacji w Polsce nie będzie możliwych do obsługi przewozowej z wykorzystaniem linii dużych prędkości.

Nie będzie możliwe zaoferowanie przez przewoźników kolejowych atrakcyjnego połączenia z wykorzystaniem linii KDP Y nie tylko pomiędzy Wrocławiem a Poznaniem lecz również dalej do Bydgoszczy i Gdańska.

Nie będzie miało też walorów atrakcyjności transportowej połączenie Wrocławia ze Szczecinem z wykorzystaniem linii KDP Y a także Poznania i Wrocławia z Opolem i Katowicami.



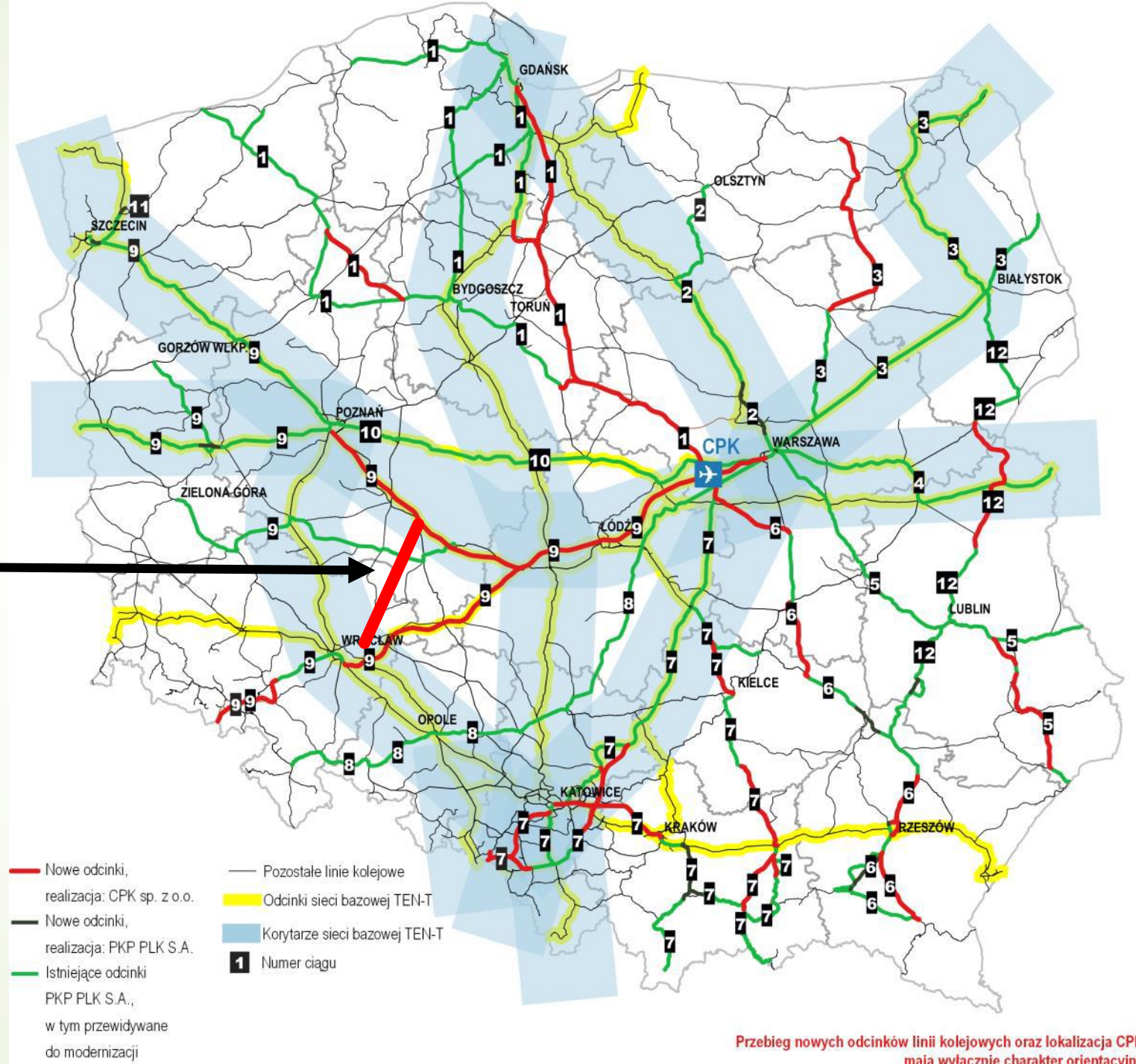
Do mankamentu układu przestrzennego linii Y dodajmy jeszcze wadliwy układ dyskutowanej od kilku dziesięcioleci nowej linii dużych prędkości CMK Północ

- W ramach koncepcji komponentu kolejowego CPK przyjęto w 2017 przebieg CMK Północ: CPK – Płock – Włocławek – Grudziądz – Tczew – Gdańsk.
- W tym przypadku nie do przyjęcia jest **całkowite ominięcie przez tą linię aglomeracji toruńsko-bydgoskiej.**
- CMK Północ – jeżeli powstanie w dającej się przewidzieć przyszłości – powinna pełnić funkcję integrującą Trójmiasto (Gdańsk/Sopot/Gdynia) z centralną, południową oraz południowo-zachodnią częścią Polski.

Jeżeli linia dużych prędkości CMK Północ miałaby powstać w układzie przestrzennym przyjętym poprzednio w ramach komponentu kolejowego CPK to oprócz mankamentów wadliwego układu linii Y pojawi się brak faktycznej możliwości wykorzystywania przez przewoźników linii dużych prędkości w relacji Bydgoszcz/Toruń – Warszawa – Lublin – Rzeszów.

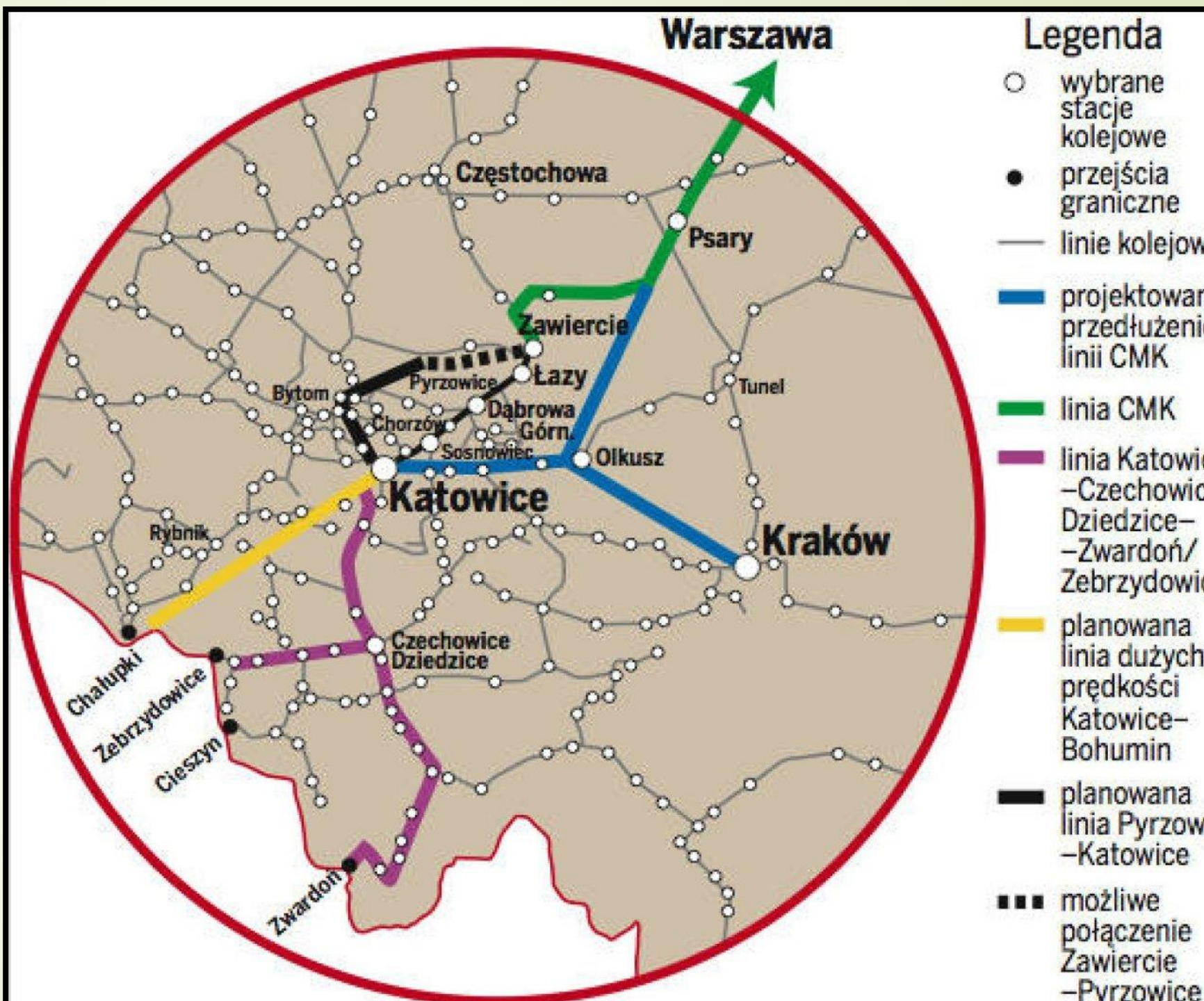
RZECZPOSPOLITA POLSKA
skala 1:600 000 (1cm - 6km)

Jeżeli jednak podtrzymana będzie decyzja o budowie linii KDP Y z rozgałęzieniem w Sieradzu, **co można określić jako gwałt na układzie przestrzennym polskiego systemu transportowego, to wówczas należałoby zbudować nowy odcinek linii KDP Wrocław – Kalisz (właściwie Oleśnica – Pleszew).**



Odnoga od CMK w kierunku Olkusza oraz linia kolejowa dużych prędkości pomiędzy stolicami Górnego Śląska i Małopolski stworzyłaby całkowicie nową jakość w polskim systemie transportowym w zakresie połączeń Krakowa i Katowic z Warszawą i Trójmiastem oraz z Opolem, Wrocławiem, Poznaniem, Szczecinem.

Istniejący odcinek linii E 30 Katowice – Kraków zostałby odciążony od ruchu dalekobieżnego a zwolnioną przepustowość można byłoby wykorzystywać w ruchu regionalnym pasażerskim i towarowym.



Kierunki rozwoju kolei dużych prędkości w Polsce.

Instytut Kolejnictwa.

Opracowanie na zlecenie PKP PLK.

Warszawa, październik 2010.

