

Agata Pomykała

Realizacja programu przygotowania i uruchomienia przewozów kolejami dużych prędkości

W artykule przedstawiona została geneza projektu mającego swoje początki w latach 90. ub. wieku oraz omówione podstawy prawne realizacji tej inwestycji w ramach sieci TEN-T. Został także przeanalizowany zakres rzeczowy programu zakładający budowę nowej linii z Warszawy do Poznania i Gdańska, jej międzynarodowe połączenie z Pragą i Berlinem oraz zestaw działań komplementarnych. W latach 2009–2015 zostały wykonane niezbędne studia i analizy mające na celu przygotowanie budowy linii. Sfinansowano je częściowo ze środków pomocowych Unii Europejskiej. Potwierdziły one zasadność przyjętych założeń mających na celu budowę w Polsce efektywnego systemu kolei dużych prędkości. Wytrasowano również przebiegi dla planowanych linii, opracowano raporty środowiskowe i wykonano niezbędne analizy kosztów i korzyści. W ten sposób została zakończona faza przygotowania inwestycji. Kolejny etap powinien w bieżącej perspektywie finansowej obejmować dalsze prace przygotowawcze. Na ten cel mogą zostać wykorzystane środki unijne z instrumentu finansowego CEF.

Geneza

Pierwsze koncepcje budowy linii dużych prędkości w Polsce powstały pod koniec lat 80. XX w. W tym czasie wprowadzono już do eksploatacji pierwsze w Polsce pociągi osiągające prędkość 160 km/godz. na linii CMK, z Grodziska do Zawiercia. Linia ta została zaprojektowana w latach 70. do prędkości maksymalnej 250 km/godz. W końcówce lat 80., po pierwszych sukcesach kolei francuskich, włoskich i niemieckich oczywistym było, że głównym kierunkiem postępu w sektorze kolejowych przewozów pasażerskich będą systemy kolei dużych prędkości. Także w Polsce powstały śmiałe koncepcje budowy nowych linii. Już w planach z lat 70. założono przedłużenie linii CMK do Gdańska o parametrach pozwalających na uzyskanie prędkości maksymalnej 250 km/h [12]. Drugą planowaną do budowy linią dużej prędkości była linia w osi Wschód–Zachód przez Warszawę, Łódź i Poznań i dalej do Berlina. Na początku lat 90. wykonany został jej projekt. Mając na uwadze trendy zwiększania prędkości do 300 km/godz. także w Polsce została ona przyjęta jako parametr dla tej linii [10].

Planowany w tym czasie system szybkich połączeń pasażerskich w Polsce opierać się miał na obu wspomnianych liniach dużych prędkości przecinających się na zachód od Warszawy, w pobliżu Grodziska Maz. oraz na głównych, istniejących już liniach kolejowych, które miały zostać zmodernizowane do prędkości 160 km/godz. [10]. Nie przewidywano w tym czasie budowy nowej linii z Warszawy do Wrocławia. Połączenie tych dwóch miast planowano zrealizować z wykorzystaniem odcinków linii istniejących oraz dobudowanych, z pominięciem większych miast, w tym Łodzi. W późniejszych latach nie kontynuowano prac nad rozwojem sieci kolejowej w Polsce, koncentrując się na budowie dróg i autostrad.

W 2002 r. przedstawiona została koncepcja modyfikacji planowanej w Polsce sieci linii dużych prędkości. Jej kluczowym elementem było włączenie do niej Wrocławia. Koncepcja ta polegała na budowie wspólnego odcinka linii z Warszawy do Wrocławia i z Poznania do okolic Kalisza. Zapewniało to nie tylko znaczące

skrócenie czasu przejazdu z Warszawy do Wrocławia, ale i poprawiało efektywność ekonomiczną całego przedsięwzięcia. W ten sposób zapewniano szybkie, bezpośrednie połączenie czterech z największych polskich aglomeracji.

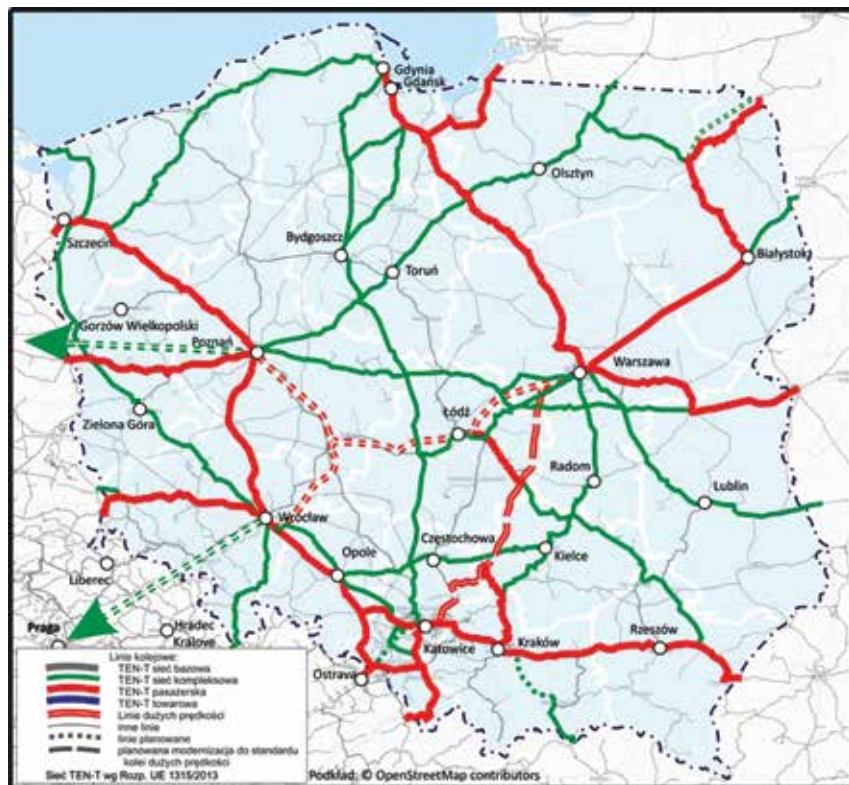
Zaproponowano także połączenie istniejącej linii CMK z nową linią poprzez istniejący odcinek linii nr 25 z Łodzi do Opoczna [2]. W ten sposób połączonych byłoby ze sobą 6 największych aglomeracji z liczbą ludności blisko 10 mln. Zakładano, że nowy system kolei dużych prędkości wykorzystywałby nie tylko linie dużych prędkości, ale także i linie konwencjonalne, po ich modernizacji, co umożliwiłoby stworzenie systemu szybkich połączeń kolejowych, obejmujących większość dużych miast w Polsce o szacowanej liczbie mieszkańców ponad 15 mln.

Po szerokiej dyskusji społecznej Centrum Naukowo-Techniczne Kolejnictwa, na zlecenie PKP S.A. w 2005 r. opracowało „Wstępne studium wykonalności dla budowy linii Warszawa–Łódź–Poznań/Wrocław” [23]. W 2006 r. zostały przyznane środki unijne w ramach programu POLiŚ na wykonanie studium wykonalności i innych prac przygotowawczych dla budowy nowej linii. Jednocześnie przyznano środki na analogiczne studium wykonalności dla modernizacji CMK i jej przedłużenia do Katowic i Warszawy. W 2008 r. Rada Ministrów przyjęła Uchwałę w sprawie „Programu budowy i uruchomienia przewozów kolejami dużych prędkości w Polsce” [22]. Realizacja tej Uchwały została powierzona PKP PLK S.A., a nadzór nad przebiegiem prac sprawował Międzyresortowy Zespół ds. kolei dużych prędkości.

Podstawy prawne realizacji projektu

Realizacja programu przygotowania budowy linii dużych prędkości w Polsce opiera się na trzech uchwałach Rady Ministrów:

- ♦ Uchwała nr 276/2008 Rady Ministrów z dnia 19 grudnia 2008 r. w sprawie przyjęcia strategii ponadregionalnej – „Program budowy i uruchomienia przewozów kolejami dużych prędkości w Polsce”. Dokumenty załączone:
 - ❖ „Program budowy i uruchomienia przewozów kolejami dużych prędkości w Polsce”, Międzyresortowy Zespół ds. kolei dużych prędkości, 2008;
 - ❖ Prognoza oddziaływania na środowisko „Programu budowy i uruchomienia przewozów kolejami dużych prędkości w Polsce”, Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa, październik 2008;
- ♦ Uchwała nr 277/2008 Rady Ministrów z dnia 19 grudnia 2008 r. w sprawie przyjęcia strategii ponadregionalnej „Master Planu dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku”. Dokument załączony:
 - ❖ „Master Plan dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku”, Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa, grudzień 2008;
- ♦ Uchwała nr 239/2011 Rady Ministrów z dnia 13 grudnia 2011 r. w sprawie przyjęcia Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030. Dokument załączony:
 - ❖ Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa, grudzień 2011;



Rys. 1. Transeuropejska sieć transportowa bazowa pasażerska z liniami dużej prędkości na tle sieci kompleksowej wg Rozporządzenia UE 1315/2013 [13].

- ♦ połączenie liniami dużych prędkości z Niemcami i Republiką Czeską;
- ♦ działania komplementarne, obejmujące modernizację węzłów, linii kolejowych i inne studia o charakterze pomocniczym

Stan realizacji prac przygotowawczych Linia dużych prędkości Warszawa–Łódź–Poznań/ Wrocław

Kluczowym dokumentem dla realizacji Programu jest „Studium Wykonalności dla budowy linii kolejowej dużych prędkości Warszawa – Łódź – Poznań/ Wrocław”. Prace nad nim rozpoczęły się w 2010 r., ukończono je zaś wraz z raportami na temat oddziaływania na środowisko w 2013 r. W studium tym przeanalizowano 2 przebiegi linii dużych prędkości z dodatkowymi opcjami. Jako optymalny pod względem technicznym i ekonomicznym został wybrany wariant przebiegu z Warszawy, przez centrum Łodzi (tunelem z nowym dworcem podziemnym), okolice Kalisza i Ostrowa Wlkp. (ze stacją pomiędzy tymi miastami) i dalej, do Poznania i Wrocławia. Zaprojektowano także dwie łącznice:

- ♦ w okolicy Ostrowa Wlkp. dla połączenia odgałęzień linii od Poznania i Wrocławia, co umożliwiłoby utworzenie relacji szybkich pociągów Poznań–Wrocław;
- ♦ w okolicy Wrocławia, aby umożliwić bezpośredni jazd pociągów z linii dużej prędkości do Opola i Katowic.

Ponadto, wykonano studium wykonalności dla połączenia proponowanej nowej linii dużej prędkości z istniejącą linią CMK. Zgodnie z Rozporządzeniem UE 1315/2013, wykorzystano do tego celu linię nr 25 na odcinku Łódź–Opoczno, znajdującą się w sieci TEN-T. Dla linii tej opracowany został program modernizacji wraz z budową łącznicy od niej do linii CMK w Opocznie Południe. Relacja ta jest obecnie wykorzystywana przez szybkie pociągi z Poznania przez Łódź do Krakowa, ale z powodu braku tej łącznicy są one kierowane drogą okrężną przez Idzikowice.

Przebieg linii dużej prędkości wraz połączeniem Łódź–Opoczno (linia CMK) jest przedstawiony na rysunku 2, a wskaźniki ekonomiczne dla projektu w tabeli 1.

Rekomendowany przez PKP PLK S.A., na podstawie wyników studium, przebieg linii został przyjęty w 2012 r. przez Zespół Międzyresortowy, w skład którego, oprócz przedstawicieli Ministerstwa Infrastruktury, wchodziłi przedstawiciele Kancelarii Prezesa Rady Ministrów, Ministerstwa Finansów, Ministerstwa Gospodarki, Ministerstwa Rozwoju Regionalnego, Ministerstwa Środowiska, wojewodowie województw: dolnośląskiego, łódzkiego, mazowieckiego i wielkopolskiego oraz spółek Grupy PKP. Wybrany wariant został uszczegółowiony, a całość studium zakończona w 2013 r.

Tab. 1. Wskaźniki efektywności ekonomicznej Projektu [18]

| Wskaźnik | Wartość |
|---|------------|
| Spoleczna stopa dyskontowa [%] | 5,0 |
| Przepływ pieniężny netto [PLN] | 48 801 076 |
| ENPV ekonomiczna wartość bieżąca projektu [PLN] | 4 571 876 |
| ERR ekonomiczna stopa zwrotu [%] | 6,3 |
| B/C zdyskontowany wskaźnik zwrotu z projektu | 1,2 |

oraz dwóch rozporządzeniach unijnych:

- ♦ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej;
- ♦ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1316/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. ustanawiające instrument „Łącząc Europę”;

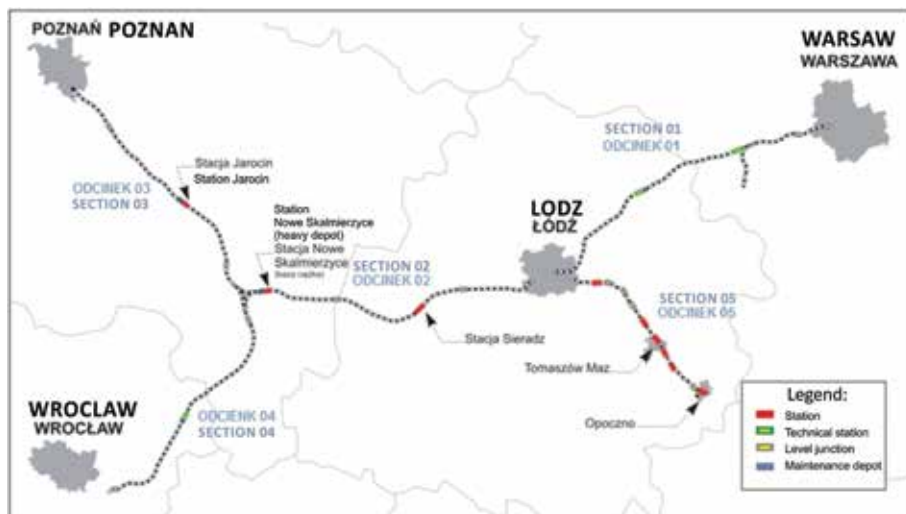
Rozporządzenia unijne są w świetle prawa zobowiązaniami wspólnotowymi. Ustanowienie sieci transeuropejskich jest przedmiotem traktatu o Unii Europejskiej (polityka wspólnotowa w dziedzinie sieci transeuropejskich). Istota zobowiązań wspólnotowych polega na realizacji wyznaczonych w nich zadań przez państwa członkowskie a ze strony Unii Europejskiej – na realizacji zobowiązań finansowych w postaci udostępnienia dedykowanych środków. Zgodnie z Rozporządzeniem 1316/2013, jest to instrument „The Connecting Europe Facility”, CEF („Łącząc Europę”). Ponadto, ze względu na wysoką rangę transportowych projektów inwestycyjnych wymienionych w rozporządzeniu, dostępne są dodatkowe źródła finansowania, m.in. w postaci atrakcyjnych kredytów inwestycyjnych EBI.

W 2016 r. przyjęty został przez polski rząd „Plan na rzecz odpowiedzialnego rozwoju”, w którym, uwzględniając przyjęty już przebieg linii, potwierdzono rolę kolei dużych prędkości [21].

Zakres „Programu budowy i uruchomienia przewozów kolejami dużych prędkości w Polsce”

W trakcie realizacji programu ujęte zostały następujące przedsięwzięcia, dla których zostały już ukończone studia wykonalności:

- ♦ budowa linii dużych prędkości Warszawa–Łódź–Poznań/Wrocław;
- ♦ modernizację linii CMK do parametrów linii dużych prędkości oraz jej przedłużenia do Krakowa i Katowic;



Rys. 2. Przebieg linii dużej prędkości Warszawa–Łódź–Poznań/Wrocław [18]

Propozycje wyboru wariantu przebiegu linii poddano ocenie niezależnych, rekomendowanych przez UIC ekspertów zagranicznych w zakresie prawidłowości, wiarygodności i zasadności metodologii przyjętej przez Wykonawcę studium. Ich opinia potwierdziła prawidłowość przeprowadzonych prac i zasadność wyboru wariantu. Zwrócono jednak uwagę na przyjęty bardzo niski wskaźnik generowania popytu, znacznie niższy, niż przyjmowany w podobnych projektach na świecie, co wpłynęło na obniżenie wskaźnika efektywności ekonomicznej [15].

Linie z Wrocławia do Pragi i z Poznania do Berlina

Po przyjęciu Rozporządzenia nr 1315/2013, kolejnym zadaniem do realizacji w ramach Programu budowy i uruchomienia przewozów kolejami dużych prędkości w Polsce było wykonanie wstępnych studiów wykonalności dla budowy linii dużych prędkości Wrocław–Praga i Poznań–Berlin jako przedłużenie linii Warszawa–Łódź–Poznań/Wrocław i włączenie jej do transeuropejskiej sieci kolei dużych prędkości. Linie te w sieci TEN-T zostały zaliczone do sieci kompleksowej. Studium to zostało ukończone w grudniu 2015 r. [24]

W trasowaniu linii Wrocław–Praga zostały uwzględnione wcześniejsze prace prowadzone przez stronę czeską w roku 2011 [3]. Jako optymalny został wskazany wariant z przebiegiem linii przez Wałbrzych i Jelenia Górę, i dalej przez Liberec. Jako drugi wariant został wskazany wariant przez Wałbrzych i Hradec Kralove. Obecnie strona czeska prowadzi prace studialne nad wariantami trasowania linii na terenie Republiki Czeskiej z uwzględnieniem studiów wykonanych w Polsce. Zostaną one ukończone w końcu 2017 r.

Zgodnie z Rozporządzeniem nr 1316/2013 zał. 1 cz. 1 pkt 3 (pozostałe odcinki sieci bazowej), dalsze prace studialne powinny być wykonane w bieżącej perspektywie finansowej i prowadzone wspólnie przez zainteresowane strony, co umożliwi ich sfinansowanie z wykorzystaniem środków CEF.

Połączenie Poznania z Berlinem linią dużych prędkości zostało także przeanalizowane w studium. Analiza wielokryterialna wskazała jako najkorzystniejszy wariant budowę nowej linii o prędkości maksymalnej 350 km/godz. od Poznania do granicy, zasadniczo równoległą do przebiegu obecnej linii nr 3, z odgałęzieniami do Zielonej Góry i Gorzowa Wlkp. Dla wykonania pełnego studium wykonalności wymagane jest włączenie się strony niemieckiej, która dotychczas nie przedstawiła analiz dotyczących możliwości przebiegu linii po swojej stronie.

Centralna Magistrala Kolejowa (CMK)

W 2009 r. rozpoczęły się prace nad studium obejmującym dostosowanie CMK do parametrów linii dużych prędkości. Podzielono je na 4 zadania:

- ♦ zadanie 1: odcinek Grodzisk Maz.–Zawiercie (linia CMK);
- ♦ zadanie 2: odcinek od CMK do Katowic;
- ♦ zadanie 3: odcinek od CMK do Krakowa;
- ♦ zadanie 4: odcinki od Katowic do granicy (do Zebrzydowic i do Zwardonia) [17, 14].

W 2010 r. (po analizie kosztów i korzyści) sfinalizowano etap rekomendacji najlepszych rozwiązań. Zarząd PKP PLK S.A. uchwałąmi przyjął następujące rekomendacje przedstawione przez wykonawcę studium:

- ♦ dla zadania 1: odcinek Grodzisk–Zawiercie (linia CMK): modernizacja do 300 km/h, w tym zamiana systemu zasilania na 25 KV

prądu przemiennego;

- ♦ dla zadań 2 i 3: odcinek od CMK do Katowic i Krakowa:
 - ❖ budowa nowej linii odgałęziającej się od linii CMK na południe od miejscowości Psary;
 - ❖ dalej, w okolicach Olkusza, rozgałęzienie nowej linii do Katowic i Krakowa;
 - ❖ docelowo budowa łącznicy na południe od Olkusza, łączącej oba odgałęzienia, aby stworzyć połączenie dużej prędkości Kraków–Katowice;
- ♦ dla zadania 4: odcinki od Katowic do granicy (do Zebrzydowic i do Zwardonia):
 - ❖ modernizacja istniejących linii do 160 km/h;
 - ❖ projekt budowy nowej linii z Katowic do Ostrawy (miał być w przyszłości przedmiotem umów międzynarodowych pomiędzy Polską a Republiką Czeską).

Pomimo przyjęcia w 2010 r. tych wariantów, to dalszych uszczegółowiających studiów i prac nie kontynuowano. Obecnie trwa przystosowanie CMK do prędkości 200 km/godz. z możliwością jej zwiększenia do 220 – 230 km/godz.

Centralna Magistrala Kolejowa wraz linią Warszawa–Łódź–Poznań/Wrocław z przedłużeniami do Berlina i Pragi tworzyć powinny spójny system kolei dużych prędkości.

Jako optymalny wariant połączenia tych dwóch linii między Łodzią a Opoczno, przyjęto modernizację linii nr 25 do prędkości 160 km/godz. i budowę łącznicy pomiędzy tą linią a CMK.

Ponadto, założono przedłużenie linii CMK na północ (w śladzie planowanej jeszcze latach 70. XX w. linii do Gdańska) do linii Y.

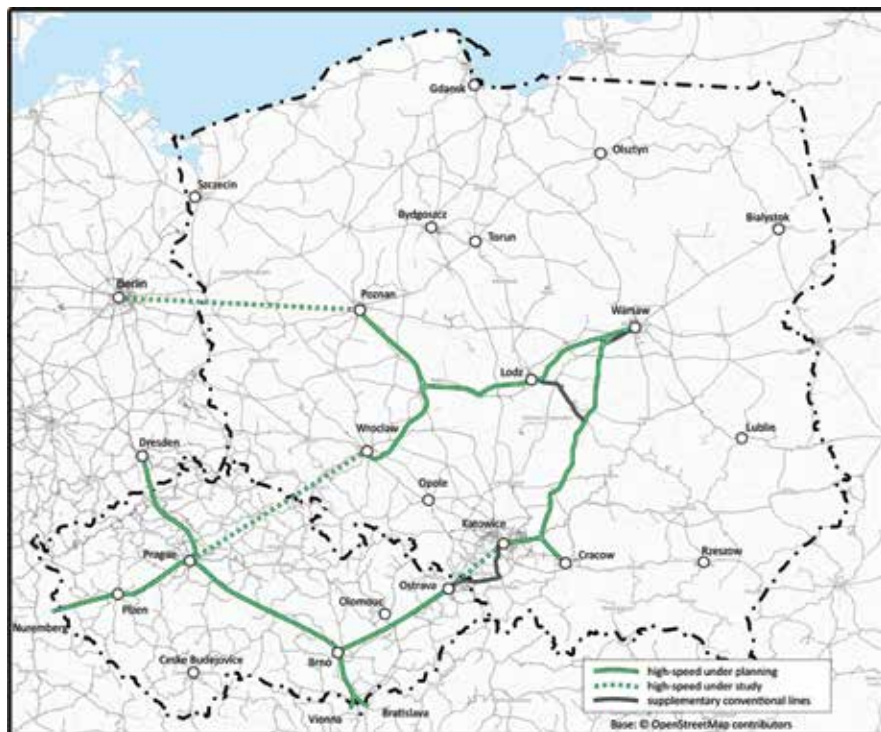
Studia komplementarne:

- ♦ **Przystosowanie węzłów kolejowych (Poznań, Łódź, Wrocław)**
W programie rządowym budowy i uruchomienia przewozów kolejami dużych prędkości w Polsce wskazano jako zadanie przystosowanie węzłów do obsługi kolei dużych prędkości, które miało na celu przygotowanie infrastruktury w obszarach tych węzłów do obsługi nowego systemu transportowego oraz zapewnienie intermodalności [19].

Realizacja zleconych przez PKP PLK S.A. prac została zakończona w 2014 r.

♦ Dodatkowe studia dla Łódzkiego Węzła Kolejowego

Węzeł ten w założeniach programu ma spełniać kluczową rolę w integracji z konwencjonalną siecią kolejową. W 2007 r. została przedstawiona koncepcja jego restrukturyzacji [16]. Mia-



Rys. 3. Połączenia międzynarodowe dużych prędkości na zachód i południe od LDP Warszawa–Łódź–Poznań/Wrocław [25]

miały być w założeniach podstawą do dalszych studiów, w celu wyboru ich najkorzystniejszego przebiegu oraz niezbędnych konsultacji. Wykonane prace studialne były wypełnieniem założeń kluczowych dokumentów w zakresie rozwoju Polski, w tym „Koncepcji zagospodarowania przestrzennego kraju do 2030 r.”

W rezultacie przeprowadzonych analiz, zdefiniowane zostały główne korytarze dla szybkiego ruchu pasażerskiego w Polsce: nowe linie dużej prędkości na odcinkach o dużym natężeniu ruchu, a na mniej obciążonych odcinkach – linie zmodernizowane do wysokich parametrów technicznych. W dokumencie końcowym opracowanym przez PKP PLK S.A. wybrano te korytarze, które powinny zostać zrealizowane w perspektywie 2040 r. [9].

Korytarze z Wrocławia do Pragi i z Poznania do Berlina oraz przedłużenie linii CMK od Warszawy do Gdańska znalazły się w „Koncepcji zagospodarowania przestrzennego kraju do 2030 r.” Ostatnia z nich, planowana jeszcze w latach 70. ub. wieku, została zaproponowana w zmienionym przebiegu – od Płocka została wytyczona przez Włocławek, Toruń i dalej przez Kwidziń i Grudziądz do Gdańska, dzięki temu duża grupa miast o słabej obecnie dostępności transportowej uzyskałaby

bardzo dogodnie połączenie o krótkim czasie przejazdu nie tylko z Warszawą, a ponadto, można byoby wykorzystać nową linię do szybkiego połączenia Gdańska z Poznaniem i Łodzią. W koncepcji tej znalazły się także nowe linie z Poznania do Szczecina przez Gorzów Wlkp. i z Warszawy do Rzeszowa przez Lublin.

Zaproponowany układ nowych linii oraz opartej na nich sieci szybkich połączeń pasażerskich miały także w założeniach zapewnić wysoką dostępność transportową nowego centralnego portu lotniczego, zlokalizowanego wg koncepcji z lat 70. w okolicy przecięcia linii Warszawa–Łódź–Poznań/Wrocław oraz przedłużonej do Gdańska linii CMK i autostrady A2.

Koncepcja nowej sieci dużych prędkości została poddana konsultacjom społecznym na przełomie roku 2010/2011 i uzyskała akceptację z rekomendacją prowadzenia dalszych analiz w celu uszczegółowienia przebiegu i parametrów planowych linii.

Analiza uwarunkowań społecznych rozwoju kolei dużych prędkości w Polsce w perspektywie roku 2050 [1]

Dla uzupełnienia i pogłębienia analiz społeczno-gospodarczych, zawartych w *Studium Wykonalności dla budowy linii kolejowej dużych prędkości Warszawa–Łódź–Poznań/Wrocław w latach 2011–2012* opracowane zostało dodatkowe studium, ocenione pozytywnie przez Inicjatywę JASPERS. Jego wyniki potwierdziły wyniki wcześniej przeprowadzanych analiz [4].

W 2010 r., w związku z toczącą się dyskusją na temat przyszłości systemu transportowego w Polsce, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. zamówiło w Centrum Naukowo-Technicznym Kolejnictwa studium „Kierunkowy program rozwoju kolei dużych prędkości w Polsce do 2040 r.” [11]. Jego celem było wskazanie głównych kierunków rozwoju krajowej sieci kolejowej o wysokich parametrach technicznych, umożliwiających stworzenie atrakcyjnej oferty przewozowej i zahamowania spadku udziału przewozów kolejowych w rynku transportowym.

Przedstawiona w dokumencie koncepcja rozwoju systemu kolei dużych prędkości w Polsce w głównych korytarzach transportowych została powiązana z planami modernizacji sieci konwencjonalnej. Wyszczególnione propozycje nowych linii dużej prędkości

Podsumowanie

W związku z realizacją postanowień Uchwały Rady Ministrów w sprawie „Programu budowy i uruchomienia przewozów kolejami dużych prędkości w Polsce”, w latach 2009–2015 zostały wykonane niezbędne studia i analizy w celu przygotowania budowy linii. Sfinansowano je częściowo ze środków pomocowych Unii Europejskiej. Potwierdziły one zasadność przyjętych założeń, mających na celu budowę w Polsce efektywnego systemu kolei dużych prędkości. Wytrasowano przebiegi dla planowanych linii, opracowano raporty środowiskowe i wykonano niezbędne analizy kosztów i korzyści. W ten sposób została zakończona faza przygotowania inwestycji.

Kolejny etap powinien w bieżącej perspektywie finansowej obejmować dalsze prace przygotowawcze. Na ten cel mogą zostać wykorzystane środki unijne z instrumentu finansowego CEF. Projekt przygotowania budowy linii dużych prędkości jest wymieniony jako jeden z polskich projektów w załączniku 1. do Rozporządzenia nr 1316/2013, zgodnie z którym całość inwestycji powinna zostać ukończona do roku 2030.



Rys. 4. Główne korytarze dla budowy linii dużych prędkości [9]

Bibliografia

1. Analiza uwarunkowań społecznych rozwoju kolei dużych prędkości w Polsce w perspektywie roku 2050, konsorcjum firm: Egis Poland Sp. z o.o., Ernst & Young Corporate Finance Sp. z o.o. i DHV POLSKA Sp. z o.o., 2012.
2. Boryczka J., Raczyński J., Szafranski Z., Łódź-Warszawa w sieci szybkich połączeń kolejowych Polski, „Technika Transportu Szynowego” 2002, nr 3-4.
3. Dopracování studie „Praha-H.Králové/Liberec, rychlostní spojení” Prověření propojení České republiky a Polska tratěmi vyšších rychlostí. Česká republika – Ministerstvo dopravy, Zhotovitel: IKP Consulting Engineers, s.r.o.
4. Dyr. T., Efektywność budowy linii dużych prędkości w Polsce, „Technika Transportu Szynowego” 2017, nr 6.
5. Dyr. T., Finansowanie rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej, „Technika Transportu Szynowego” 2012, nr 3.
6. Dyr. T., Plan inwestycji strategicznych dla Europy, „Technika Transportu Szynowego” 2015, nr 1-2.
7. Dyr. T., Strategia rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej, „Technika Transportu Szynowego” 2012, nr 1-2.
8. Giedrys A., Dworzec Łódź Fabryczna jako multimodalny dworzec centralny, „Technika Transportu Szynowego” 2017, nr 1-2.
9. Kierunki rozwoju kolei dużych prędkości w Polsce. PKP PLK S.A., Warszawa 2011.
10. Kierunkowy program linii dużych prędkości w Polsce, PKP, Warszawa 1995.
11. Kierunkowy program rozwoju kolei dużych prędkości w Polsce do roku 2040, Instytut Kolejnictwa, Warszawa 2010.
12. Massel A., Centralna Magistrala Kolejowa – 30 lat eksploatacji, „Technika Transportu Szynowego” 2004, nr 10.
13. Massel A., Rozwój sieci TEN-T w Polsce, „Technika Transportu Szynowego” 2016, nr 9.
14. Modernizacja linii E65 Południe (CMK) na odcinku Grodzisk Mazowiecki-Kraków/Katowice-Zwardoń/Zebrzydowice-granica państwa, Prezentacja z konferencji, luty 2011.
15. PEER REVIEW Warszawa-Lodz-Poznan/Wroclaw. High Speed Rail Feasibility Study. Preferred Route, Transport Research Institute, Paris 2011.
16. Studium rozwoju funkcjonalnego łódzkiego węzła kolejowego w aspekcie budowy linii dużych prędkości, wykonane w kwietniu 2007 r. przez SITK RP Oddział w Łodzi na zlecenie Zarządu Dróg i Transportu w Łodzi.
17. Studium wykonalności – dokumentacja przedprojektowa dla modernizacji linii kolejowej E65-Południe odcinek Grodzisk Mazowiecki-Kraków/Katowice-Zwardoń/Zebrzydowice-granica państwa, Hallcrow 2011.
18. Studium wykonalności dla budowy linii kolejowej dużych prędkości „Warszawa-Łódź-Poznań/Wrocław”, IDOM, Warszawa 2013.
19. Studium wykonalności dla przystosowania Łódzkiego węzła kolejowego do obsługi kolei dużych prędkości oraz zapewnienia jego intermodalności z innymi środkami transportu, opracowane przez SENER na zlecenie PKP PLK S.A., 2013.
20. Studium wykonalności wraz z dokumentacją przetargową dla wariantu XIV tunelu średnicowego realizowanego w ramach budowy linii kolejowej w tunelu od stacji Łódź Fabryczna do linii nr 15, wykonane przez SENER na zlecenie PKP PLK S.A., Urzędu Marszałkowskiego Województwa Łódzkiego i Urzędu Miasta Łodzi, listopad 2011.
21. Uchwała nr 14/2016 Rady Ministrów z dnia 16 lutego 2016 r. w sprawie przyjęcia „Planu na rzecz odpowiedzialnego rozwoju”.
22. Uchwała nr 276/2008 Rady Ministrów z dnia 19 grudnia 2008 r. w sprawie przyjęcia strategii ponadregionalnej „Program budowy i uruchomienia przewozów kolejami dużych prędkości w Polsce”.
23. Wstępne studium wykonalności budowy linii dużych prędkości Wrocław/Poznań-Łódź-Warszawa, na zlecenie PKP PLK S.A., Centrum Naukowo-Techniczne Kolejnictwa, 2005 r.
24. Wstępne studium wykonalności dla przedłużenia linii dużych prędkości Warszawa Łódź – Poznań/Wrocław do granicy z Niemcami w kierunku Berlina oraz do granicy z Republiką Czeską w kierunku Pragi, wykonawca: IDOM w kooperacji z Instytutem Kolejnictwa, Warszawa 2015.
25. Wyniki przeprowadzonych prac studialnych w zakresie realizacji KDP w Polsce, prezentacja PKP PLK S.A. w ramach zorganizowanej przez Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa konferencji „Rozwój polskiej kolei z wykorzystaniem środków UE – analiza możliwości budowy kolei dużych prędkości w Polsce”, Warszawa, 14.06.2017.

Autorka:

mgr inż. **Agata Pomykała** – Instytut Kolejnictwa w Warszawie

Achievement of preparation program of high speed railway in Poland

In the article a project genesis having its beginning in 90s of last age and discussed legal basis of the investment implementation within the TEN-T network was described. Subsequently the program's material scope concerning the structure of the new line from Warsaw to Poznań and Gdańsk, its international connections with Prague and Berlin and the set of complementary action was analyzed. In 2009-2015 essential studies and analyses aimed at preparing the line's structure were performed. They were financed partly from the foreign aid budget of the European Union. They confirmed the legitimacy of made assumptions aimed at a construction of effective high speed railway system in Poland. Localisation of the lines were planned, environmental reports were drawn up and an essential cost-benefit analysis were carried out. In this way the project preparation stage was finished. The next stage should in current financial perspectives include the further preparatory works. For this purpose EU funds from the CEF financial instrument may be used.