

Synteza

Celem nadrzędnym *Programu budowy i uruchomienia kolei dużych prędkości w Polsce*, zwanego dalej „Programem”, jest stworzenie w Polsce systemu przewozów kolejami dużych prędkości, połączonego z siecią kolejową Unii Europejskiej. Ponadto realizacja *Programu* przyczyni się do stworzenia spójnego i efektywnego systemu transportu kolejowego w Polsce. Przedsięwzięcie takie musi być realizowane zgodnie ze szczegółowymi wymaganiami określonymi w dokumentach programowych polskich i unijnych. Wymagania te zostały uwzględnione w ramach niniejszego Programu.

Program dotyczy wybudowania nowej linii wysokich prędkości w układzie tzw. „Y”. Prognozy finansowe, w tym szacunki nakładów na budowę i eksploatację Kolei Dużych Prędkości (KDP) dotyczą tej nowej linii. Jednakże Program rozpatruje budowę KDP w kontekście modernizacji tradycyjnych linii kolejowych, co pozwoli na maksymalne wykorzystanie korzyści związanych z budową KDP w skali całego kraju.

Program będzie realizowany jednocześnie z programem modernizacji i rewitalizacji konwencjonalnej sieci kolejowej, którego założenia określone są w *Master planie dla transportu kolejowego do roku 2030*. Działania przewidziane w *Programie* i *Master Planie* będą się nawzajem uzupełniały tak, aby powstał w Polsce nowoczesny system transportu kolejowego pasażerów i towarów. Skoordynowana modernizacja konwencjonalnego systemu transportu kolejowego oraz realizacja *Programu* dla kolei dużych prędkości będą uwzględniać perspektywiczne założenia rządowych planów rozwoju innych gałęzi transportu i uzupełniać te plany. Przyczyni się to do unowocześnienia i podniesienia efektywności całego polskiego systemu transportowego zgodnie z założeniami polityki transportowej Unii Europejskiej. Osiągnięte zostaną cele zrównoważonego wzrostu sektora transportowego w Polsce.

Biorąc pod uwagę obecny stan infrastruktury kolejowej, w Polsce występuje szereg przesłanek budowy systemu KDP – społecznych, ekonomicznych, infrastrukturalnych i innych.

Zaniechanie budowy linii dużych prędkości w sytuacji, kiedy jest realizowany program budowy autostrad (w tym szczególnie A2) i dróg ekspresowych (w tym S8) oraz kiedy następuje rozwój transportu lotniczego, spowoduje marginalizację transportu kolejowego i zmianę podziału międzygałęziowego na korzyść środków transportu bardziej obciążających środowisko naturalne niż kolej: samochodu osobowego i samolotu.

Budowa linii dużych prędkości będzie sprzyjała zmianie struktury sieci kolejowej, a przede wszystkim wdrożeniu specjalizacji linii do określonych rodzajów przewozów.

Biorąc pod uwagę już prowadzoną modernizację linii Warszawa – Trójmiasto oraz

możliwość istotnego ulepszenia CMK (z Warszawy do Krakowa i Katowic) do parametrów KDP w drodze modernizacji kluczowym problemem dla budowy sieci KDP jest połączenie Warszawy z Wrocławiem i Poznaniem. Najbardziej efektywne rozwiązanie układu tras KDP można uzyskać przyjmując wspólny przebieg tras Warszawa – Poznań i Warszawa – Wrocław na możliwie najdłuższym odcinku, z obsługą Łodzi i z rozgałęzieniem w rejonie Kalisza (tzw. „Y”). Taki przebieg tras pozwoli nie tylko na połączenie w/w miast siecią połączeń KDP, ale jest optymalny z punktu widzenia korzyści osiągniętych przez wszystkie miasta i regiony w Polsce.

Uruchomienie w Polsce przewozu pasażerów kolejami dużych prędkości umożliwi m. in.:

- zdecydowane zwiększenie dostępności komunikacyjnej wielu regionów kraju, także dla tzw. ściany wschodniej oraz Polski zachodniej i wzmocnienie powiązań międzyregionalnych, nie tylko w relacjach do stolicy,
- podniesienie poziomu spójności społecznej, gospodarczej i przestrzennej kraju, co szczególnie jest istotne w stosunku do Wrocławia, a pośrednio Szczecina i Zielonej Góry,
- pełniejsze włączenie się regionów Polski w europejskie sieci współpracy gospodarczej, naukowej i kulturalnej,
- istotną poprawę jakości i dostępności usług transportu publicznego dla obywateli, zdecydowaną zmianę wizerunku polskiego transportu kolejowego,
- zdecydowaną poprawę stanu bezpieczeństwa w transporcie, zarówno poprzez wykonywanie przewozów kolejami dużych prędkości, których poziom bezpieczeństwa jest bezkonkurencyjny, jak i ograniczenie potrzeb podróżowania transportem indywidualnym,
- rozwój techniczny i technologiczny polskiego transportu kolejowego, a także współpracujących z nim producentów i placówek naukowo-badawczych,
- ograniczenie negatywnego wpływu transportu pasażerskiego na środowisko, w tym w szczególności emisji CO₂.

Zgodnie z deklaracją złożoną przez Premiera Rządu p. Donalda Tuska w exposé zadania *Programu* powinny być tak zaplanowane i wykonywane, aby najdalej w 2011 roku rozpoczęła się realizacja projektu na pierwszym odcinku linii dużych prędkości. Ze względu na wieloletni okres upływający od podjęcia decyzji do uruchomienia pociągów na nowo budowanych trasach (8–12 lat), zasadne jest przystąpienie do realizacji *Programu* już w 2008 roku i sprawne jej prowadzenie.

Przyjęto następujące cele strategiczne KDP do roku 2020, spójne z jej misją i wizją:

- Sprawne wdrożenie i realizacja Programu KDP;
- Umocnienie udziału transportu kolejowego w przewozach pasażerskich w Polsce;
- Skrócenie o połowę czasu przejazdu pomiędzy największymi miastami w Polsce;
- Budowa wizerunku polskiej kolei jako nowoczesnego środka transportu;
- Uzyskanie bezkonkurencyjnego poziomu bezpieczeństwa w transporcie KDP;
- Ograniczenie oddziaływania transportu na środowisko, w tym wpływ KDP na redukcję emisji CO₂ w transporcie pasażerskim.

Zgodnie z definicją linii dużych prędkości sieć KDP w Polsce obejmie docelowo nie tylko linię nowo budowaną (Warszawa – Łódź – Poznań/ Wrocław), ale także linie, przewidziane do modernizacji, w tym w szczególności:

- Centralną Magistralę Kolejową na odcinku Grodzisk Mazowiecki - Zawiercie (prędkość maksymalna 250 km/h, w dalszym etapie 300 km/h) – do 2015 r. (projekt znajduje się obecnie na liście rezerwowej POliŚ),
- Odgałęzienie od CMK (Psary – Kraków) – do 2012 r. (prędkość maksymalna 200 km/h),
- linię Warszawa - Gdynia – do 2013 r. (prędkość maksymalna 200 km/h),
- linię Poznań - Szczecin - do 2014 r. (prędkość maksymalna 200 km/h),
- linię Warszawa – Białystok – do 2014 r. (prędkość maksymalna 200 km/h).

Projekty modernizacyjne sieci kolejowej, dostosowujące linie do standardów dużych prędkości, są przedmiotem innych dokumentów o charakterze strategicznym, a ich realizacja nie pokrywa się ze specyfiką budowy nowej linii dużych prędkości.

Istotny jest sposób przeprowadzenia inwestycji, a w szczególności etapowanie budowy KDP, które powinno zostać racjonalnie powiązane z etapami modernizacji istniejącej linii konwencjonalnej Warszawa - Łódź. Te dwa projekty nie są konkurencyjne, ale wzajemnie się uzupełniają.

Dlatego konieczna jest równowaga i synchronizacja terytorialna pomiędzy nakładami na wdrażanie KDP a nakładami na modernizację kolei tradycyjnej.

Dzięki równoczesnej realizacji nowych inwestycji oraz modernizacji linii istniejących będzie możliwe osiągnięcie efektu skali. Realizacja linii Y wraz z modernizacją CMK stworzy system KDP w centrum kraju i na liniach obciążonych największym strumieniem pasażerów. Jego pozytywne skutki rozciągną się także na pozostałe regiony zapewniając im istotne skrócenie czasu podróży w wielu relacjach pomiędzy miastami wojewódzkimi.

Budowa linii Y umożliwi uruchomienie połączenia Warszawa – Berlin o czasie

podróży konkurencyjnym z lotnictwem. Zależnie od rozwoju KDP w krajach ościennych oraz osiągniętych porozumień realizacja Programu umożliwi zdecydowane polepszenie połączeń kolejowych z Pragą przez Wrocław. Połączenie Warszawa – Poznań leży też w ciągu połączenia Berlina z Moskwą.

W świetle obecnie obowiązujących uregulowań prawnych nie istnieją przeszkody do wszczęcia i realizacji inwestycji KDP w oparciu o istniejące struktury prawno-organizacyjne (spółka specjalnego przeznaczenia/ koncesja na roboty budowlance).

Szacowane nakłady (prace przygotowawcze i inwestycyjne na infrastrukturę) wyniosą około 22 mld zł, i będą ponoszone w okresie od 2008 do 2020 roku, natomiast na zakup taboru będzie trzeba przeznaczyć kwotę rzędu 3,2 mld zł.

Do oszacowania wielkości popytu wykorzystano dotychczasowe prognozy wynikające z „Wstępnego studium wykonalności budowy linii dużych prędkości Wrocław/Poznań – Łódź – Warszawa” z 2005 roku oraz z „Master Planu dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku”, przy czym obie powyższe prognozy nie uwzględniają elastyczności popytu, który jest w dużym stopniu uzależniony nie tylko od czasu przejazdu, ale także od ceny biletu.

Przy optymistycznych założeniach co do cen prac projektowych i robót budowlanych oraz kosztów eksploatacji i utrzymania, a także założeniu średnich cen biletów, na aktualnym poziomie analizy można zakładać zerowy wynik projektu przy przyjęciu prognozy projektu w perspektywie do roku 2041 (tzn że projekt nie wygeneruje ani straty ani zysku).

Ważnym działaniem, towarzyszącym realizacji Programu KDP jest współpraca ze środowiskiem naukowo-badawczym kolejnictwa w realizacji badań dostosowawczych elementów infrastruktury i eksploatacji obserwowanej na poligonowych, wybranych odcinkach linii.

Harmonogram realizacji Programu KDP przewiduje uruchomienie przewozów pasażerskich KDP w latach 2019 – 2020, co jest spójne z rozwiązaniami przyjętymi w Projekcie Masterplanu rozwoju kolei w Polsce do roku 2030. Realizacja tak ambitnego scenariusza wymaga zachowania następujących ram wykonania Programu KDP:

- Prace przygotowawcze rozpoczną się jeszcze w II półroczu 2008 roku;
- Prace budowlane zostaną zrealizowane w latach 2014 – 2019;
- W latach 2018 – 2020 przeprowadzone zostaną testy i próby powykonawcze;

Należy założyć, że optymalne etapowanie budowy i uruchamiania linii, zsynchronizowane z przedsięwzięciami na innych liniach kolejowych, pozwoli osiągać widoczne dla pasażera i podatnika rezultaty w krótszym horyzoncie czasowym.

Uruchomienie przewozów KDP w zakładanej postaci uwarunkowane jest ukończeniem następujących działań komplementarnych do realizacji Programu KDP:

- Realizacja infrastruktury towarzyszącej (przebudowa węzłów kolejowych, umożliwiająca wprowadzenie linii KDP do układu sieci linii konwencjonalnych, budowa/przebudowa dworców dla obsługi podróźnych pociągów KDP, budowa specjalizowanego zaplecza techniczno-obługowego);
- Realizacja inwestycji modernizacyjnych na liniach, stanowiących bezpośrednie przedłużenie linii „Y”;
- Stworzenie skomunikowania KDP z centralnym portem lotniczym;
- Utworzenie systemu dróg dojazdowych do stacji obsługi pasażerów na linii „Y”;
- Działania promocyjne wobec wszystkich interesariuszy Programu (na wszystkich etapach jej realizacji);
- Przygotowanie kadr do projektowania, budowy i nadzoru oraz eksploatacji KDP