

Budowa i modernizacja linii kolejowych w ramach sieci TEN-T

(Materiał do artykułu przedstawiono w formie prezentacji na Międzynarodowych Targach Poznańskich – Transporta 2009 – Transport Szynowy XXI wieku dla Polski.)

Transeuropejskie sieci transportowe i paneuropejskie korytarze transportowe mają stanowić element służący osiągnięciu wzrostu gospodarczego i integracji społecznej w Europie. Sektor transportu musi spełniać większe wymagania w zakresie mobilności społeczeństw poszczególnych krajów. Przebieg paneuropejskich korytarzy ukształtowany został podczas trzech Konferencji Ministrów: w Pradze 1991r., na Krecie 1994r. i w Helsinkach 1997r. Aktualnie istnieje 10 korytarzy transportowych.

Przez teren Polski przebiegają 4 korytarze transportowe:

Korytarz I

Helsinki – Tallinn – Riga – Kowno – Trakiszki - Suwałki – Sokółka – Białystok –
- Warszawa

z odgałęzieniami:

Riga – Kaliningrad – Braniewo – Malbork – Gdańsk

Korytarz II:

Berlin – Rzepin – Poznań – Warszawa – Siedlce – Łuków – Terespol – Mińsk –
- Moskwa – Nizhny Nowgorod

z odgałęzieniami:

Poznań Górczyn – Poznań Franowo – Swarzędz
oraz

Łowicz – Skierniewice – Pilawa – Łuków

Korytarz III:

Berlin – Bielawa Dolna – Węgliniec – Legnica – Wrocław – Opole – Katowice –
- Kraków – Rzeszów – Przemyśl – Medyka – Lwów – Kijów

z odgałęzieniami:

Drezno – Zgorzelec – Węgliniec

Korytarz IV

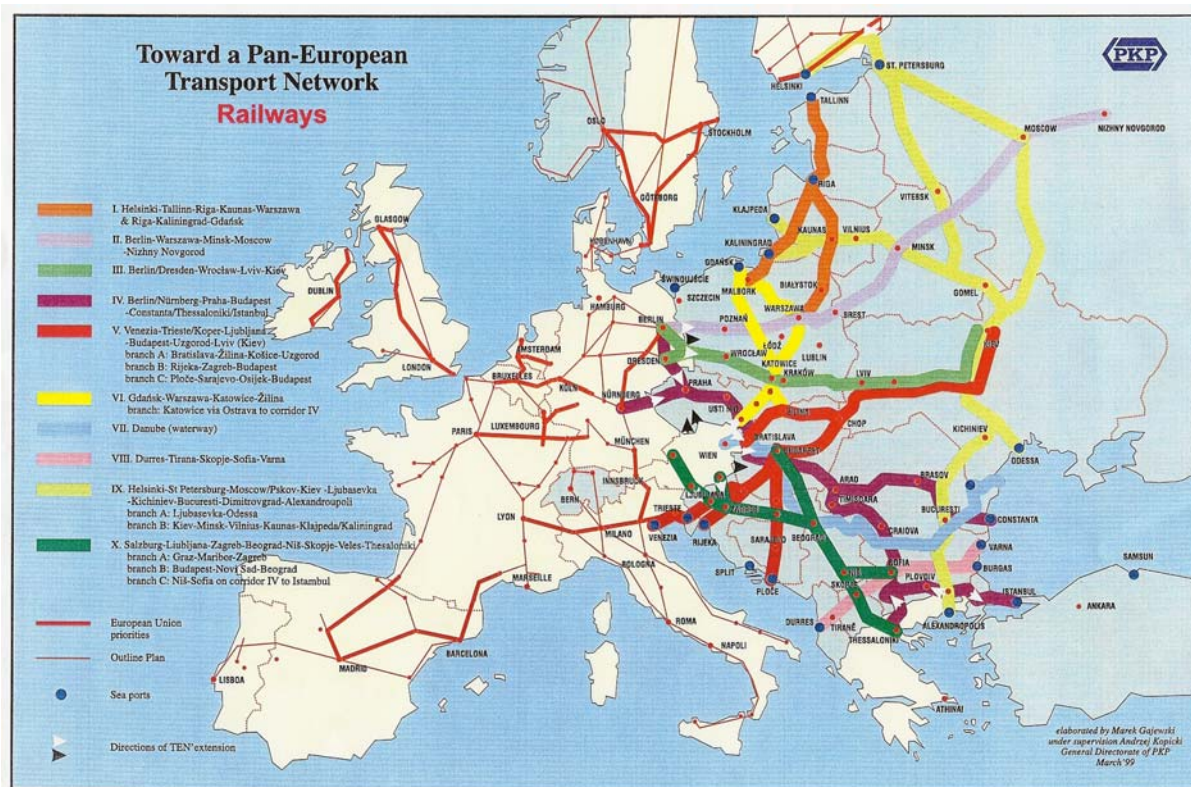
Gdańsk – Malbork – Warszawa – Idzikowice – Zawiercie – Katowice – Bielsko B. –
- Zwardoń – Żilina – Bratysława

z odgałęzieniami:

Tczew – Bydgoszcz – Inowrocław – Tarnowskie Góry – Chorzów Batory – Katowice

oraz:

Pszczyna – Zebrzydowice – Ostrava – Wiedeń



Na terenie Polski występuje korzystna sytuacja łączenia się i krzyżowania poszczególnych korytarzy. Istnieją propozycje rozszerzenia korytarzy na wschód i na południe (Trans-Syberia, Kaukaz i Azja Środkowa, Turcja i Morze Śródziemne). Transeuropejska sieć kolejowa składa się z Trans-European Sieci Kolei dużych prędkości, jak również transeuropejskich sieci kolei konwencjonalnej.

Transeuropejska sieć kolejowa winna spełniać jedną lub więcej z następujących funkcji:

- powinna odgrywać ważną rolę w dalekobieżnych przewozach pasażerskich
- gdzie możliwe, winna zapewniać połączenie z lotniskiem
- powinna umożliwiać dostęp do regionalnych i lokalnych sieci kolejowych
- powinna usprawniać prowadzenie ruchu towarowego
- powinna odgrywać ważną rolę w transporcie kombinowanym
- powinna umożliwiać połączenia z portami morskimi i żeglugi śródlądowej

Normy dla transeuropejskiej sieci kolejowej ustalane są przez Europejską Agencję Kolejową (ERA) w postaci technicznych specyfikacji dla interoperacyjności.

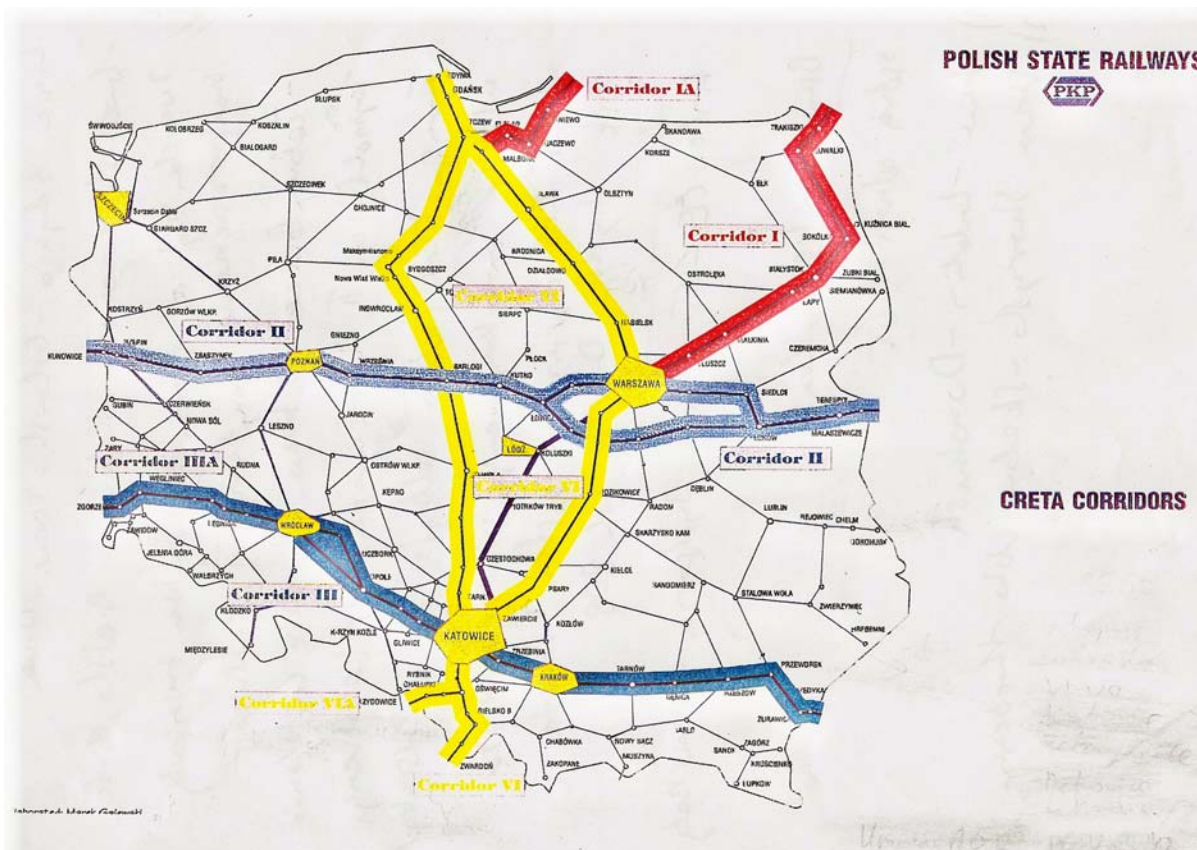
Realizowane i zakładane plany modernizacji linii kolejowych w Polsce mają na celu:

- usprawnienie przewozów pasażerskich i towarowych

- dostosowanie parametrów linii sieci transeuropejskiej do standardów europejskich (interoperacyjność i środowisko)
- stworzenie warunków do skutecznego konkurencyjnego na krajowym i międzynarodowym rynku transportowym
- zapewnienie możliwości podróżowania z wykorzystaniem różnych środków transportowych

Konieczna jest zarówno modernizacja jak i budowa nowych odcinków linii kolejowych. Niezbędna jest budowa nowej linii Kolei Dużych Prędkości. W ramach modernizacji linii kolejowych wykonywane są prace w zakresie:

- układu torowego
- urządzeń zasilania energetycznego i podstacji trakcyjnych
- sieci trakcyjnej
- obiektów inżynierskich
- urządzeń sterowania ruchem kolejowym, w tym samoczynnej blokady liniowej (Lokalne Centra Starowania Ruchem)
- urządzeń telekomunikacji
- samoczynnej sygnalizacji przejazdowej
- likwidacji przejazdów kolejowych
- peronów na stacjach i przystankach osobowych
- oświetlenia
- urządzeń wykrywania stanu awaryjnego taboru
- urządzeń do odstraszenia (odpłaszczania) zwierząt.



Modernizacja linii kolejowych finansowana jest ze środków UE (Fundusz Spójności, Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko, Fundusz TEN-T) oraz z budżetu państwa. Rada Europejska szczególnie zainteresowanie wykazała korytarzami I i IV umieszczając je na liście 30 projektów priorytetowych, które winny rozpocząć się przed 2010r.

Na liście projektów współfinansowanych z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko zatwierdzonego decyzją Komisji Europejskiej na lata 2007 ÷ 2013 znajdują się:

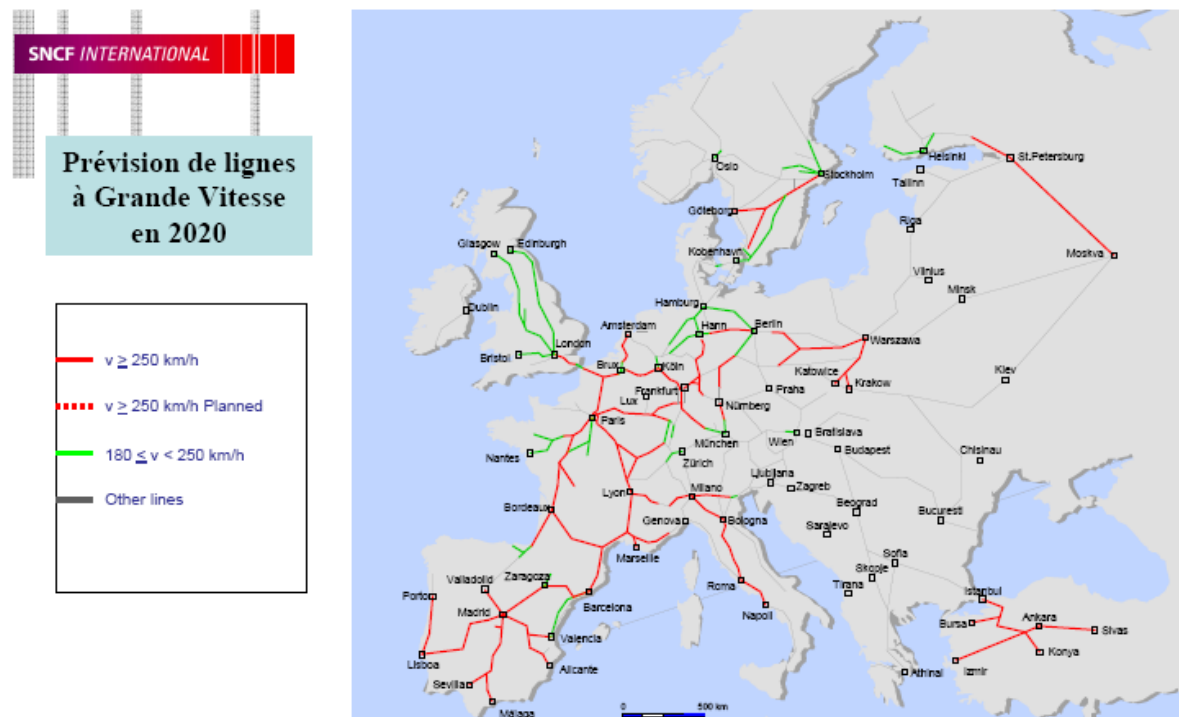
- Korytarz I
 - Modernizacja linii E75 Rail Baltica Warszawa – Białystok – granica z Litwą, etap I, odcinek Warszawa Rembertów – Zielonka – Tłuszcz – Sadowne (lista podstawowa)
 - Modernizacja linii E75 Rail Baltica Warszawa – Białystok – granica z Litwą, etap I, odcinek Suwałki – Trakiszki – granica z Litwą (lista podstawowa).
- Korytarz III
 - Modernizacja linii E30 etap II, na odcinku Zabrze – Katowice – Kraków (lista podstawowa)
 - Modernizacja linii E30 etap II, na odcinku Rzeszów – granica państwa (lista podstawowa)
 - Modernizacja linii E30, etap II, na odcinku Bielawa Dolna – Horka: budowa mostu przez Nysę Łużycką oraz elektryfikacja (lista podstawowa)
 - Modernizacja linii E30, etap II. Wdrożenie ERTMS w Polsce na odcinku Legnica – Wrocław – Opole – w części ETCS (lista podstawowa)
 - Modernizacja linii E30, etap II. Pilotażowe wdrożenie ERTMS w Polsce na odcinku Legnica – Węgliniec – Bielawa Dolna – w części ETCS II (lista podstawowa)
 - Modernizacja linii E30, etap II, Pilotażowe wdrożenie ERTMS w Polsce na odcinku Legnica – Węgliniec - Bielawa Dolna w części GSM – R (lista podstawowa)
 - Modernizacja linii E30/CE30, etap II, na odcinku Opole – Gliwice - Zabrze (lista podstawowa)
 - Modernizacja linii E30/CE30 odcinek Kraków – Rzeszów (lista rezerwowa)

Na liście projektów współfinansowanych z Funduszu TEN-T zatwierdzonego na lata 2007÷2013 znajdują się:

- Korytarz III
 - Modernizacja linii E30/CE30 na odcinku Kraków – Medyka – granica państwa
- Korytarz VI
 - Modernizacja linii CE65 Tczew – Bydgoszcz – Tarnowskie Góry – Pszczyna
 - Modernizacja i rozbudowa Warszawskiego Węzła Kolejowego

Na liście projektów współfinansowanych z Funduszy ISPA/FS znajdują się:

- Korytarz I
 - Pomoc techniczna dla przygotowania projektu „Modernizacja linii E75 na odcinku Warszawa – Białystok – Suwałki – Trakiszki – granica państwa (Rail Baltica)
- Korytarz II
 - Modernizacja linii E20 na odcinku Mińsk Maz. – Siedlce
 - Modernizacja linii E20 Rzepin – granica państwa
 - Modernizacja linii E20 Siedlce – Terespol etap I
 - Modernizacja linii E20 na odcinku Warszawa – Rzepin oraz CE20 na odcinku Łowicz – Skierniewice – Łuków
 - Projekty modernizacyjne Poznańskiego Węzła Kolejowego
- Korytarz III
 - Pomoc techniczna dla przygotowania projektu „Modernizacja linii kolejowej E30/CE30 na odcinku Opole – Katowice – Kraków
 - Modernizacja linii E30 na odcinku Węgliniec – Zgorzelec i Węgliniec – Bielawa Dolna
 - Modernizacja zachodniego odcinka linii E30 zlokalizowanego pomiędzy Legnicą a Węglińcem
- Korytarz VI
 - Modernizacja linii E65, odcinek Warszawa – Gdynia, etap I
 - Modernizacja linii E65, odcinek Warszawa – Gdynia, etap II
 - Modernizacja linii E65, odcinek Warszawa – Gdynia, etap III
 - Modernizacja linii E65 na odcinku Grodzisk Mazowiecki – Katowice – Zebrzydowice/Zwardoń – granica państwa
 - Pomoc techniczna dla modernizacji linii E65 na odcinku Warszawa – Działdowo – Gdynia



Zadania finansowane z udziałem ISPA/FS w większości zostały już zrealizowane. Efektem modernizacji linii jest umożliwienie kursowania pociągów pasażerskich

z prędkością max. 160 (200) km/h przy dopuszczalnym nacisku na oś 22,5 ton.

Odrębny problem to włączenie Polskich Linii Kolejowych do transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości. Warunki umożliwiające przystosowanie do kursowania pociągów z max. prędkością 250 km/h (i więcej) posiada jedynie CMK (część Korytarza VI). Możliwości te należałoby jak najszybciej urzeczywistnić. Konieczne jest konsekwentne realizowanie planu budowy „Y” łączącego Warszawę i Łódź z Poznaniem i Wrocławiem. Jest to olbrzymie wyzwanie. Konieczne będzie wybranie optymalnego wariantu przebiegu trasy z uwzględnieniem połączeń z liniami konwencjonalnymi, a w szczególności wprowadzenia do węzłów w Warszawie, Łodzi, Poznaniu i Wrocławiu.

W opracowaniu wykorzystano upublicznione informacje Ministerstwa Infrastruktury, PKP S.A., PKP PLK S.A., SNCF

Z udziałem funduszy UE zostanie przygotowane studium wykonalności i projekt wstępny. Aby dotrzymać zakładanego terminu podjęcia ruchu (2020rok) pierwsze prace budowlane muszą być podjęte w 2013 ÷ 2014 roku. Do rozwiązania zostaje wiele problemów dotyczących nawierzchni, sieci trakcyjnej, zasilania energetycznego, systemu sterowania ruchem kolejowym, łączności itp. Również szczególnie trudne zagadnienie to punkty styku z koleją konwencjonalną.

Na kolejach Zachodniej Europy cykl budowy KDP od „pomysłu” trwa 13 ÷ 14 lat. Oby w „naszej rzeczywistości” też dotrzymać podobnego terminu realizacji.

Uruchomienie linii „Y” i znaczące podwyższenie szybkości max. na linii CMK, umożliwi stworzenie siatki szybkich połączeń krajowych i międzynarodowych z wykorzystaniem innych linii zmodernizowanych do szybkości 160/200 km/h.