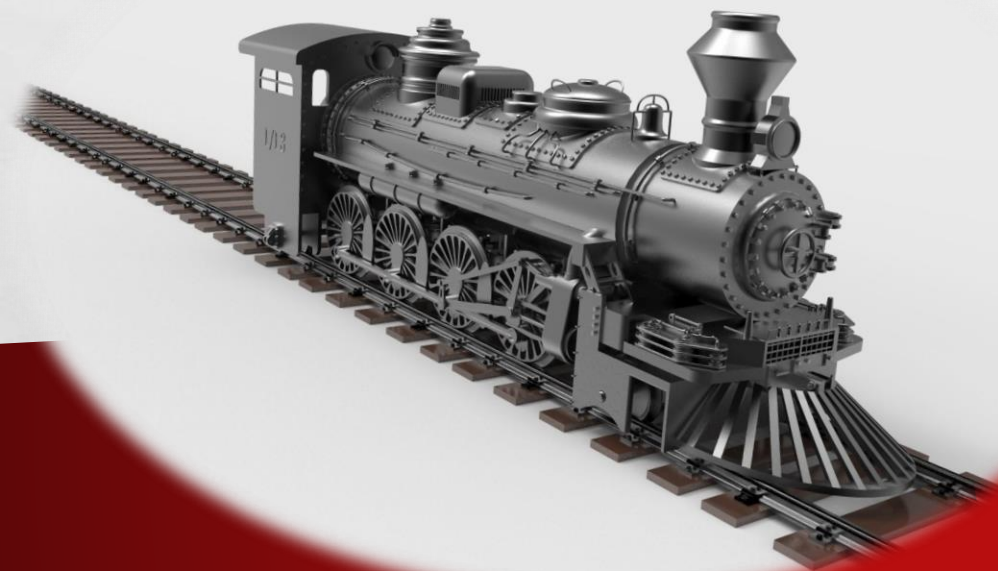


# **POLSKA KOLEJ NA PRZESTRZENI OSTATNIEGO STULECIA**

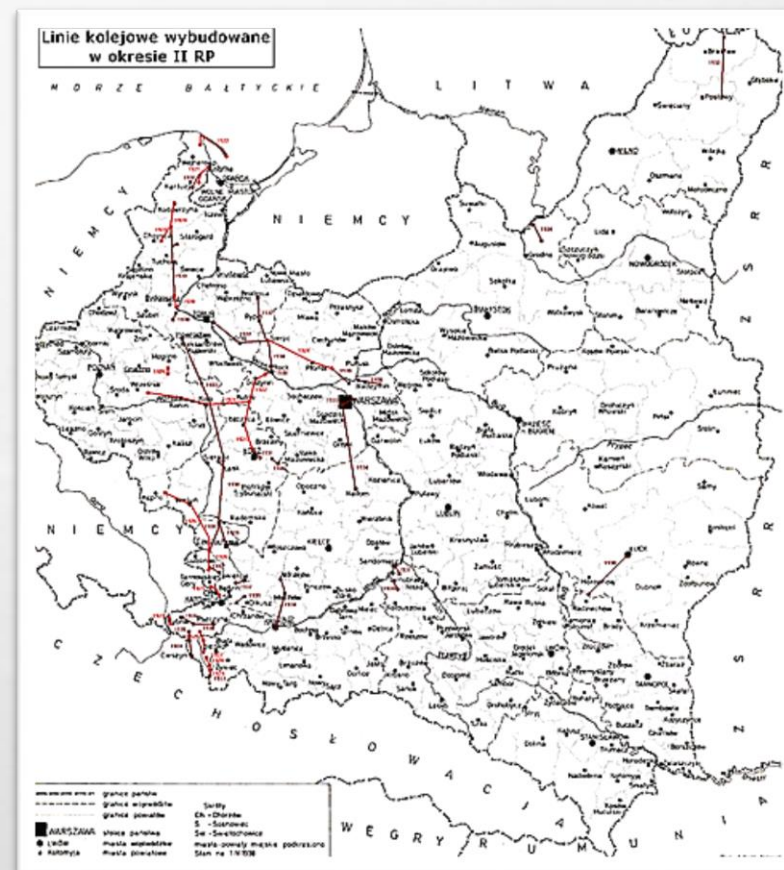


# TROCHĘ O HISTORII KOLEJNICTWA

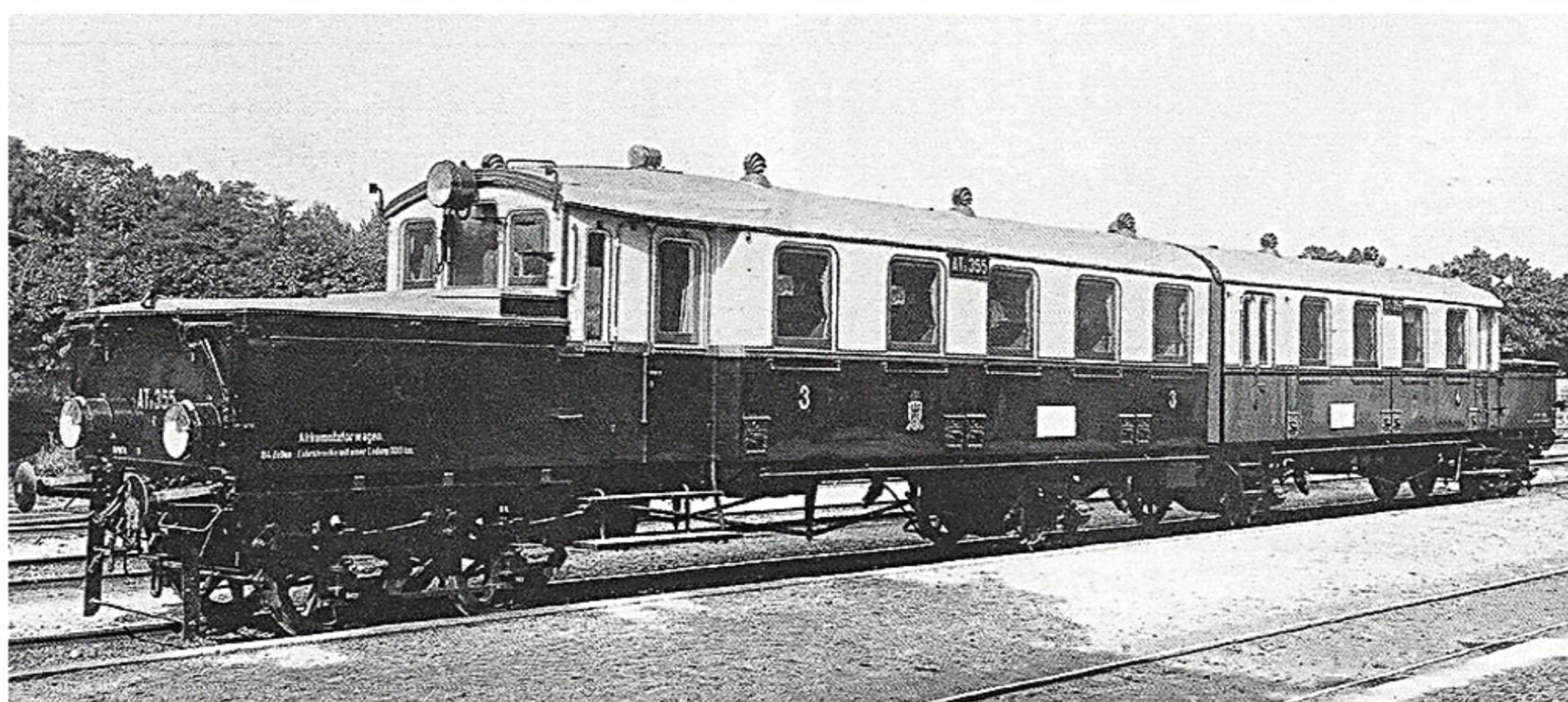
PATRIOTYZM GOSPODARCZY BYŁ WAŻNYM DROGOWSKAZEM DLA POLAKÓW ODBUDOWUJĄCYCH SWOJĄ PAŃSTWOWOŚĆ PO LATACH ZABORÓW.

PO ODZYSKANIU PRZEZ POLSKĘ NIEPODLEGŁOŚCI W JEJ GRANICACH ZNALAZŁO SIĘ ZALEDWIE 15 947 KM LINII KOLEJOWYCH. W PAŹDZIERNIKU 1918 ROKU RADA REGENCYJNA POWOŁAŁA W WARSZAWIE MINISTERSTWO KOMUNIKACJI Z SEKCJĄ KOLEJOWĄ, PRZEKSZTAŁCONĄ 8 LUTEGO 1919 ROKU W MINISTERSTWO KOLEI ŻELAZNYCH.

W 1922 ROKU SIEĆ KOLEJOWA ZOSTAŁA PODZIELONA NA DZIEWIĘĆ OKRĘGÓW: WARSZAWSKI, RADOMSKI, WILEŃSKI, KRAKOWSKI, LWOWSKI, STANISŁAWOWSKI, KATOWICKI, POZNAŃSKI I GDAŃSKI.

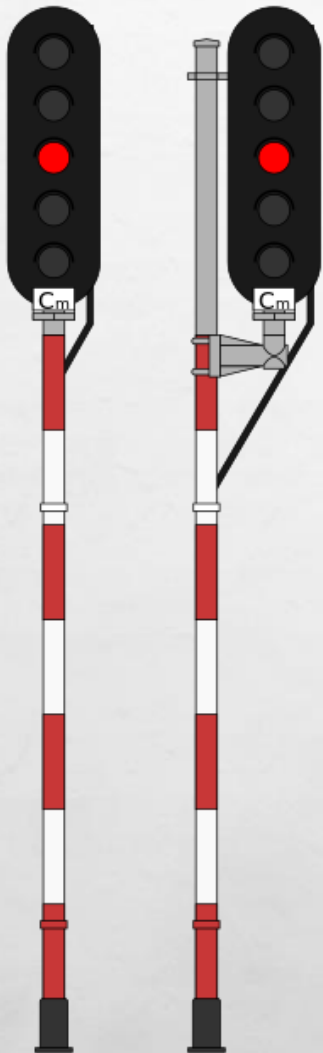






ELEKTRYCZNA LOKOMOTYWA PRZEDWOJENNA





DOPIERO W DRUGIEJ POŁOWIE LAT XX WIEKU WPROWADZONA ZOSTAŁA PIERWSZA POLSKA SZYNA – S26 (O MASIE 42,5 KG/MB) ORAZ UJEDNOLICONO KONSTRUKCJE ZŁĄCZEK SZYNOWYCH I WPROWADZONO WYTRZYMAŁSZE STALE DO WYROBU ELEMENTÓW TOROWISK.



POLSKA PRZEJĘŁA 4228 KILOMETRÓW LINII KOLEJOWYCH Z TERENU BYŁEGO ZABORU PRUSKIEGO, 4357 KILOMETRÓW Z ZABORU AUSTRIACKIEGO I 7362 KILOMETRY Z ZABORU ROSYJSKIEGO.

OTRZYMAŁA 4762 PAROWOZY, 10379 WAGONÓW OSOBOWYCH I 111 092 TOWAROWYCH.







NIESTETY PO SCALENIU TRZECH SIECI KOLEJOWYCH BRAK BYŁO BEZPOŚREDNICH POŁĄCZEŃ MIĘDZY WAŻNYMI OŚRODKAMI GOSPODARCZYMI TAKIMI JAK: ŚLĄSKIEM I KRAKOWEM ZE STOLICĄ CZY WYBRZEŻEM.

W WYNIKU ZNISZCZEŃ WOJENNYCH STAN LINII KOLEJOWYCH BYŁ TRAGICZNY. JEDNAK REALIZACJA PROGRAMU INWESTYCYJNEGO, KTÓRY PRZYJĘTO W OKRESIE MIĘDZYWOJENNYM, PRZYNIOSŁA WIELE NOWYCH POŁĄCZEŃ M.IN.: KUTNO – STRZAŁKÓW, ŁÓDŹ – BRODNICA, WARSZAWA – RADOM.



W LATACH 1918-1921 POLSKA UŻYWAŁA NAJWICEJ POCIĄGÓW PANCERNYCH NIŻ JAKIKOLWIEK INNY KRAJ (Z WYJĄTKIEM ZWIĄZKU SOWIECKIEGO).

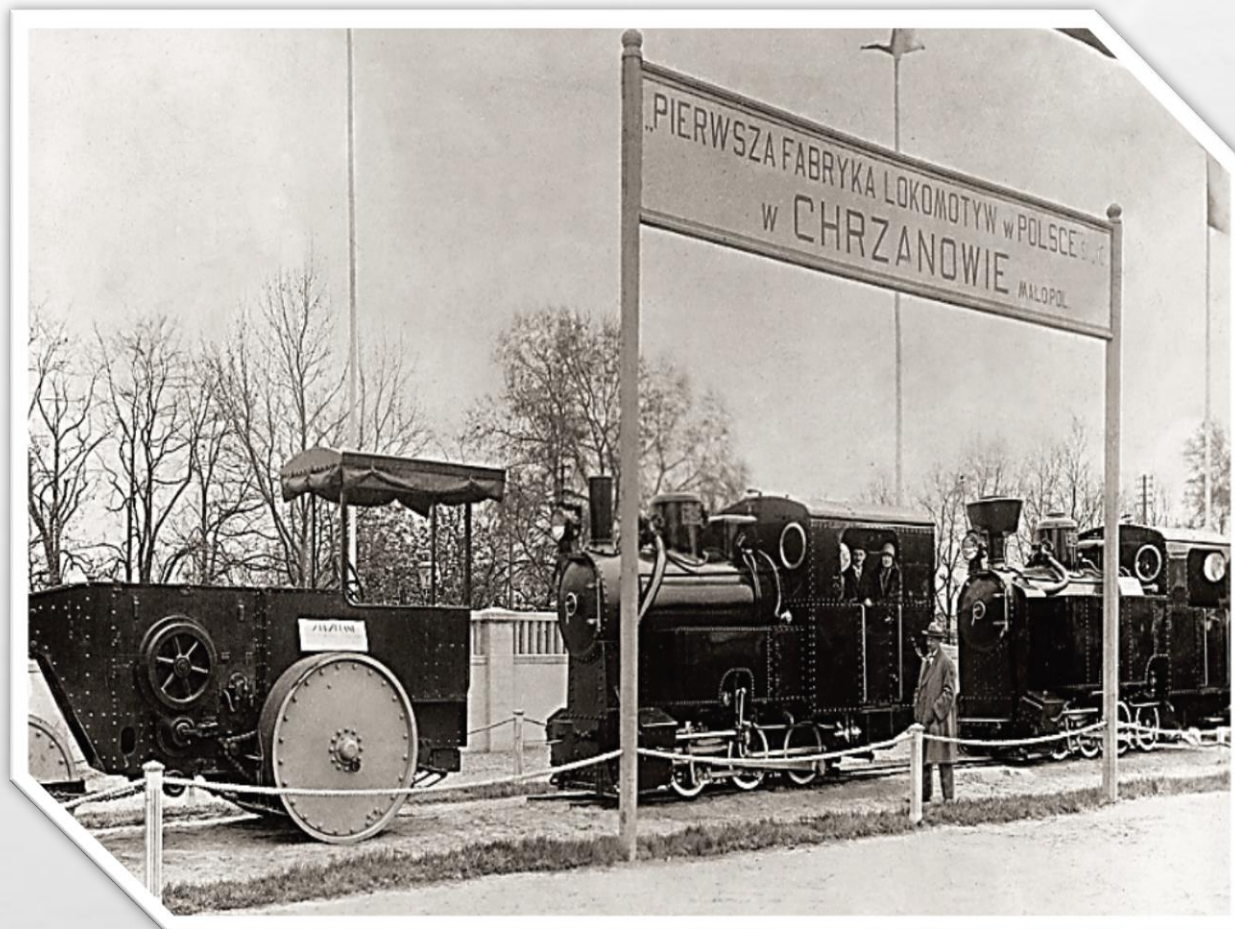
W OKRESIE TYM WALCZYŁO CO NAJMNIEJ 80 POCIĄGÓW CAŁKOWICIE LUB CZĘŚCIOWO OPANCERZONYCH W POLSCE I OKOŁO 30 POCIĄGÓW ZDOBYCZNYCH, GŁÓWNIE SZEROKOTOROWYCH M.IN: „GENERAŁ DOWBOR-MUŚNICKI”, „GENERAŁ ŚMIGŁY - RYDZ”, „GROŻNY SZEROKI”, „PIERWSZY MARSZAŁEK POLSKI”, „PIŁSUDCZYK SZEROKI”, „PUŁKOWNIK SIKORSKI”, „ŚMIAŁY SZEROKI”).



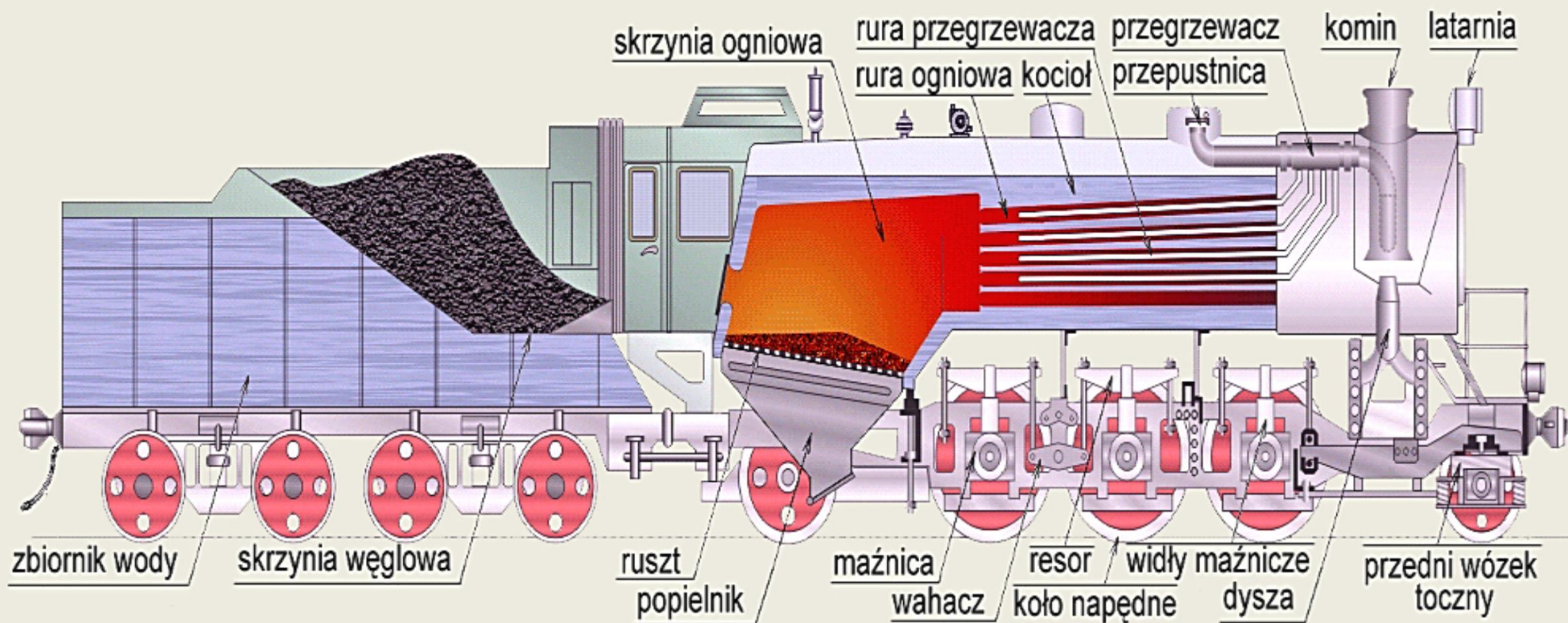


FABRYKA LOKOMOTYW W CHRZANOWIE „FABLOK”  
TO PIERWSZA W POLSCE WYTWÓRNIĄ  
LOKOMOTYW PAROWYCH. POWSTAŁA W 1920R.

W MARCU 1924R WYJECHAŁ Z NIEJ PIERWSZY  
PAROWÓZ. DO 1963R WYPRODUKOWANO W  
FABLOKU 5 000 LOKOMOTYW.



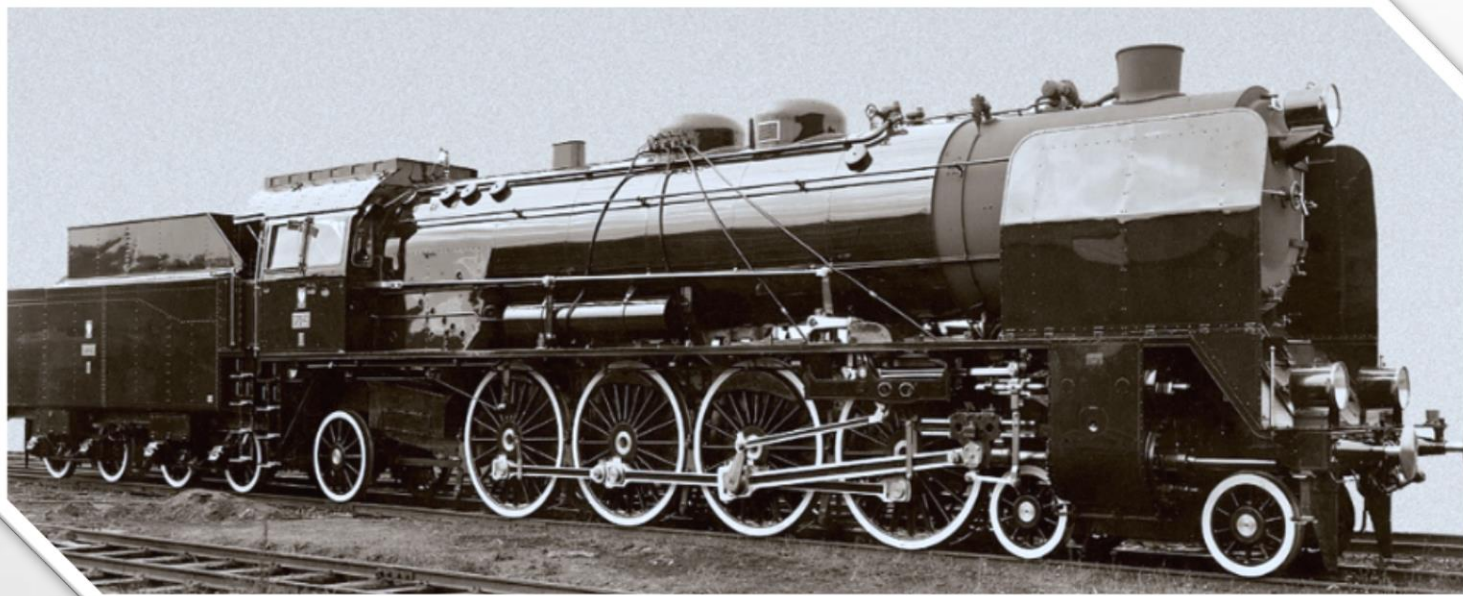




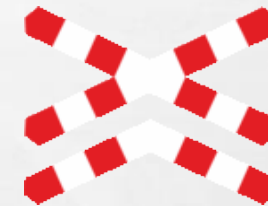
SCHEMAT BUDOWY PAROWÓZ







PAROWÓZ PU29 WYPRODUKOWANY  
W FABRYCE H. CEGIELSKIEGO



W 1926R PRODUKCJĘ PAROWOZÓW ROZPOCZĘŁY ZAKŁADY HIPOLITA CEGIELSKIEGO W POZNANIU, KTÓRE WYPRODUKOWAŁY W SUMIE 2 628 LOKOMOTYW. OSTATNI PAROWÓZ WYJECHAŁ Z HCP W 1958R.

W ZAKŁADACH BUDOWANE BYŁY TAKŻE RÓŻNEGO TYPU WAGONY TOWAROWE: KRYTE, WĘGLARKI, PLATFORMY, CHŁODNIE, ŚWINIARKI, CYSTERNY, WAGONY DO PRZEWÓZU ŻYWYCH RYB. OD 1928 ROKU PRODUKOWANO RÓWNIEŻ WAGONY SYPIALNE I RESTAURACYJNE.







LOKOMOTYWA SPALINOWA SU46 PRODUKOWANA W  
FABRYCE H. CEGIELSKIEGO W POZNANIU

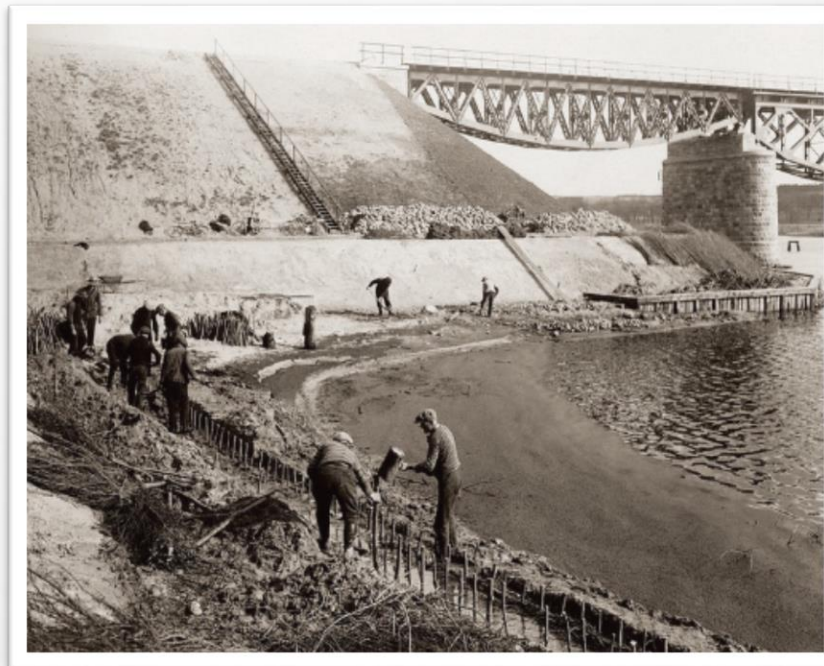
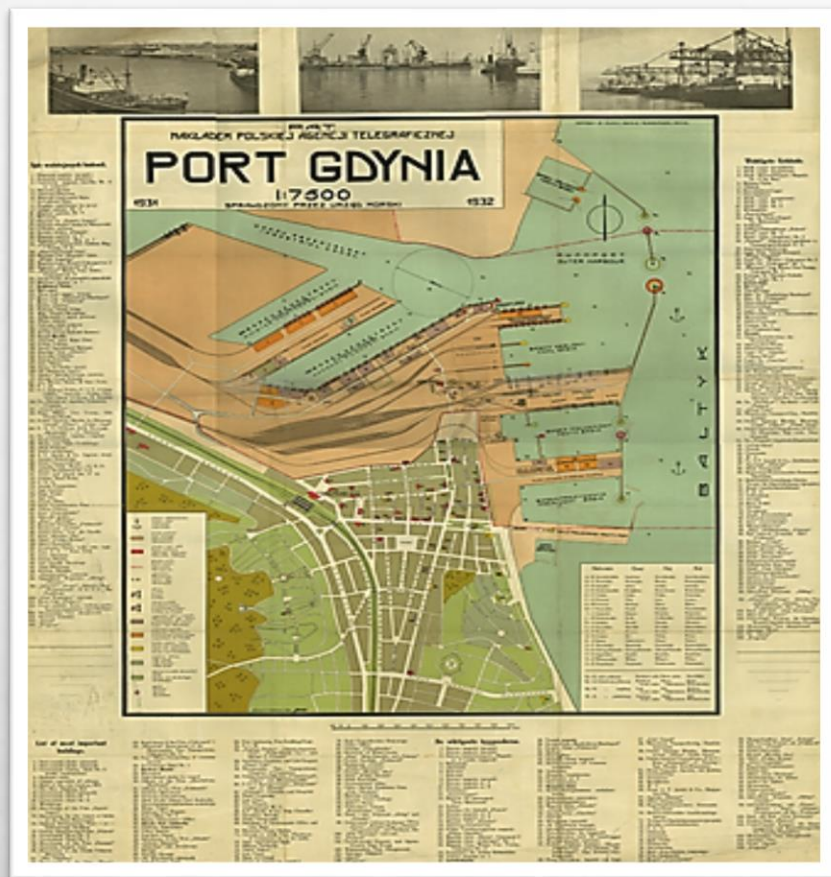


NORMALNOTOROWA LOKOMOTYWA SPALINOWA SU42  
PRODUKOWANA PRZEZ ZAKŁADY FABLOK W CHRZANOWIE





NAJWIĘKSZĄ INWESTYCJĄ II RZECZYPOSPOLITEJ BYŁA  
BUDOWA LINII „WĘGLOWEJ” HERBY NOWE – GDYNIA, KTÓRA  
STANOWIŁA KRĘGOSŁUP KOMUNIKACJI KOLEJOWEJ.



W GDYNI WRAZ Z BUDOWĄ PORTU POWSTAŁA  
NOWOCZESNA STACJA PORTOWA (TORY O DŁUGOŚCI  
272 KILOMETRÓW) ZE STACJĄ ROZRZĄDOWĄ,  
WYPOSAŻONĄ W NAJNOWOCZEŚNIEJSZE SUWNICE I  
WYWROTNICE .





ŁĄCZNIE W LATACH 1918 – 1939 ZBUDOWANO PONAD 1650 KM NOWYCH  
I ZMODERNIZOWANO SETKI KILOMETRÓW STARYCH LINII.



PONOWNEMU ZNISZCZENIU LINIE KOLEJOWE  
ULEGŁY PODCZAS II WOJNY ŚWIATOWEJ.  
UCIERPIAŁO WIELE WĘZŁÓW I SZLAKÓW.  
ZNISZCZENIU ULEGŁO PONAD 60% TUNELI  
KOLEJOWYCH I MOSTÓW, OKOŁO 30% DWORCÓW  
ORAZ WARSZTATÓW NAPRAWCZYCH.







ATAK HITLEROWSKICH NIEMIEC NA POLSKĘ 1 IX 1939 ROKU SKIEROWANY BYŁ RÓWNIEŻ NA GŁÓWNE STACJE WĘZŁOWE I LINIE KOLEJOWE. ZBOMBARDOWANO STACJĘ W TCZEWIE, KUTNIE A TAKŻE MOST NA BUGO – NARWI W MODLINIE.

ŻEBY UTRUDNIĆ POSUWANIE SIĘ WOJSKOM NIEMIECKIM, POLSCY SAPERZY SAMI WYSADZALI NIEKTÓRE OBIEKTY KOLEJOWE, M.IN. WIADUKTY, TUNELE I MOSTY.



ZE WZGLĘDU NA DOSTOSOWANIE KOLEI DO MASOWYCH TRANSPORTÓW WOJSKA I ZAOPATRZENIA, NIEMCY URUCHOMILI W RAMACH **TZW. PLANU OTTO** PRZEBUDOWĘ UKŁADÓW TOROWYCH NA WYBRANYCH STACJACH I BUDOWĘ NOWYCH STACJI PRZEŁADUNKOWYCH NA LINII WSCHÓD-ZACHÓD NP.: WĘZEŁ POZNAŃSKI, STACJA ROZRZĄDOWA KRAKÓW PŁASZÓW TOWAROWY ORAZ ŻURAWICA ROZRZĄDOWA.



W RAMACH AKCJI SABOTAŻOWO-DYWERSYJNYCH W DRUGIEJ POŁOWIE 1941 ROKU WYKOLEJONO 91 TRANSPORTÓW KOLEJOWYCH ORAZ USZKODZONO 2851 WAGONÓW.



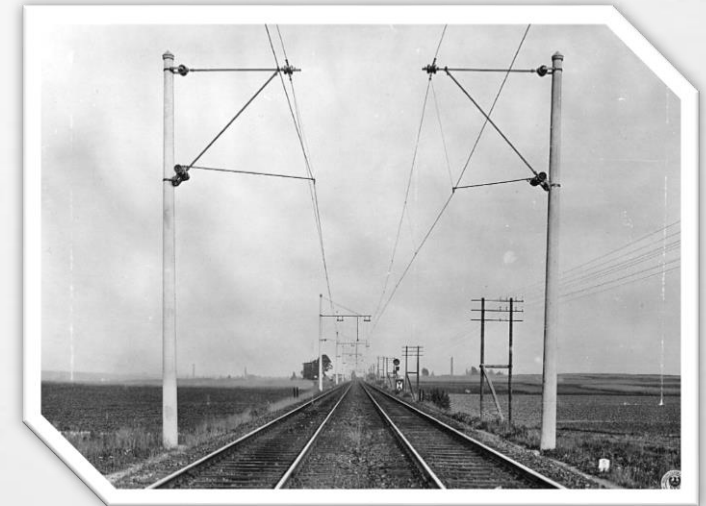




# ELEKTRYFIKACJA KOLEI

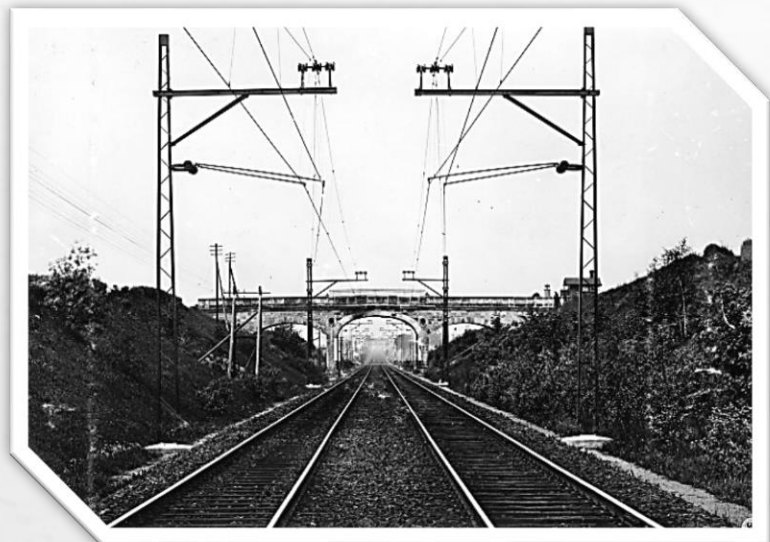


ELEKTRYFIKACJĘ KOLEI W POLSCE PLANOWANO JESZCZE PRZED I WOJNĄ ŚWIATOWĄ. PRZYGOTOWANIA DO ELEKTRYFIKACJI SIECI KOLEJOWEJ PODJĘTO W 1919 R., GDY POWSTAŁ ORGAN DORADCZY MINISTRA KOLEI ŻELAZNYCH PN. „BIURO STUDIÓW ELEKTRYFIKACJI KOLEI”.



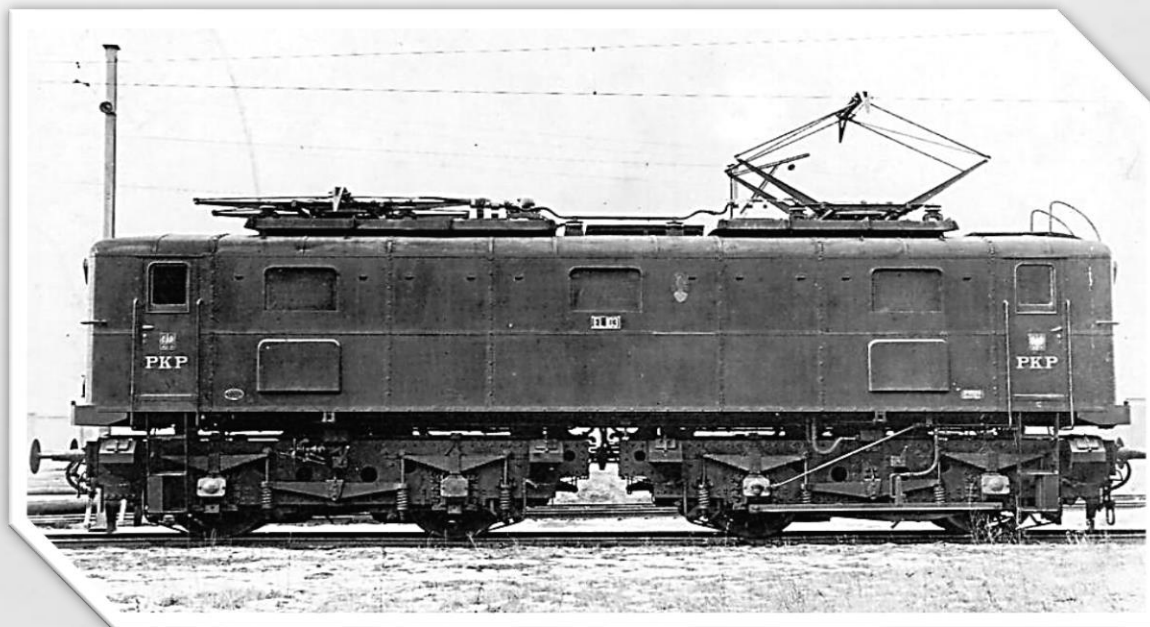
JEDNAK PIERWSZY ETAP ELEKTRYFIKACJI LINII KOLEJOWYCH ROZPOCZĘTO DOPIERO W 1936 ROKU Z INICJATYWY PROF. ROMANA PODOSKIEGO. BEZPOŚREDNIĄ ICH PRZYCZYNĄ BYŁO ODDANIE DO UŻYTKU TUNELU ŚREDNICOWEGO W WARSZAWIE.





W MARCU 1945 ROKU POD KIEROWNICTWEM INŻYNIERA STANISŁAWA PIETKIEWICZA POWSTAŁA W PKP KOMÓRKA ODBUDOWY WARSZAWSKIEGO WĘZŁA KOLEJOWEGO.

TABOR ELEKTRYCZNY KOMPLETOWANO Z REMONTOWANYCH JEDNOSTEK PRZEDWOJENNYCH. JEDNOCZEŚNIE ZAKUPIONO 44 ZESPOŁY TRAKCYJNE W FIRMIE ASEA, A W 1946 ROKU 105 PAROWOZÓW Z UNRRA ORAZ 87 LOKOMOTYW I 3019 WAGONÓW ZA GRANICĄ.





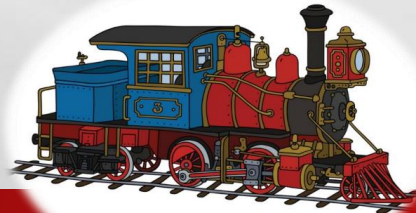
## ELEKTRYFIKACJA KOLEI NA DOLNYM ŚLĄSKU W LATACH 1914 - 1939



W LATACH 1946-1951 WYBUDOWANA ZOSTAŁA STACJA ROZRZĄDOWA WARSZAWA ODOLANY, DO KTÓREJ DOPROWADZONO NOWĄ LINIĘ Z WARSZAWY GDAŃSKIEJ.

DO 1948R ODBUDOWANO 4 800 KILOMETRÓW TORÓW, A DŁYGOŚĆ LINII KOLEJOWYCH W POLSCE WZROSŁA DO 22 248 KILOMETRÓW. W TYMŻE ROKU POLSKIE KOLEJ PRZEWIOZŁY 461 MILIONÓW PASAŻERÓW I PONAD 131 MILIONÓW TON ŁADUNKÓW

Z POCZĄTKIEM 1951 ROKU RUSZYŁY ELEKTRYCZNE KOLEJE Z GDAŃSKA DO NOWEGO PORTU, A PÓŹNIEJ DO SOPOTU, GDYNI I WEJHEROWA.





W LATACH 1951-1954 ZBUDOWANO WARSZTATY NAPRAW JEDNOSTEK ELEKTRYCZNYCH W MIŃSKU MAZOWIECKIM, A ROK PÓŹNIEJ ROZPOCZĘTO REMONTY TABORU ELEKTRYCZNEGO W GDAŃSKICH ZAKŁADACH NAPRAWCZYCH TABORU KOLEJOWEGO.

W 1954 ROKU POCIĄG ELEKTRYCZNY DOTARŁ DO ŁODZI, GDZIE OTWARTO PIERWSZĄ ELEKTROWOZOWNIĘ POZA WARSZAWĄ.



ELEKTRYFIKACJA POŁĄCZENIA WARSZAWY ZE ŚLĄSKIEM, NASTĄPIŁA W LATACH 1955-1957.

DO OBSŁUGI TEJ LINII ZAMÓWIONO W NIEMIECKIEJ REPUBLICIE DEMOKRATYCZNEJ 25 ELEKTROWOZÓW E200 (BO-BO) I 34 ELEKTROWOZOZY E400 (CO-CO).



W 1959 ROKU TRAKCJA ELEKTRYCZNA DOTARŁA DO KRAKOWA. ELEKTRYFIKACJA KOLEI POSTĘPOWAŁA SZYBKO: OD 100 KILOMETRÓW ROCZNIE W LATACH 50-TYCH XX WIEKU, DO OKOŁO 350 KILOMETRÓW W POŁOWIE LAT 70-TYCH XX WIEKU.



W 1978 ROKU UKOŃCZONA ZOSTAŁA BUDOWA TRAKCJI ELEKTRYCZNEJ, POŁĄCZONA Z GRUNTOWNĄ MODERNIZACJĄ LINII NA TRASIE POZNAŃ – SZCZECIN GŁÓWNY (214 KILOMETRÓW). ROK PÓŹNIEJ DOTARŁA DO GOLENIOWA, A W 1980 ROKU DO ŚWINOUJŚCIA.

ZELEKTRYFIKOWANO RÓWNIEŻ MAGISTRALĘ WSCHÓD-ZACHÓD: POZNAŃ – ZBĄSZYNEK (1979) – RZEPIN (1984), ŁUKÓW – BIAŁA PODLASKA – TERESPOL (1980) – GRANICA PAŃSTWA (1981).





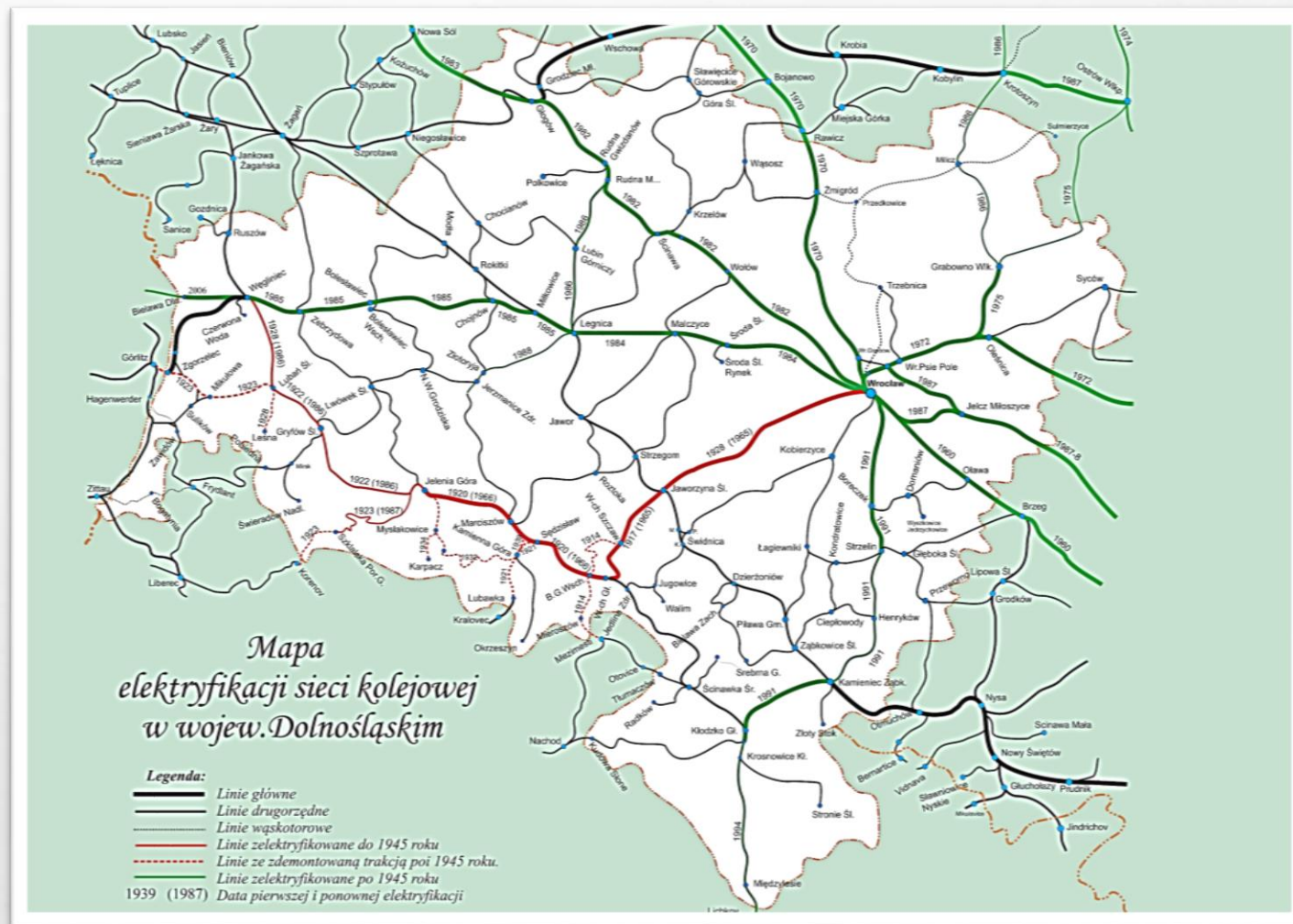


### **Długość linii zelektryfikowanych**

<b>Rok</b>	<b>Długość</b>	<b>% sieci</b>
<b>1938 r.</b>	<b>106 km</b>	<b>0,5</b>
<b>1950 r.</b>	<b>156 km</b>	<b>0,7</b>
<b>1955 r.</b>	<b>477 km</b>	<b>2,1</b>
<b>1960 r.</b>	<b>1026 km</b>	<b>3,8</b>
<b>1965 r.</b>	<b>2227 km</b>	<b>8,3</b>
<b>1970 r.</b>	<b>3872 km</b>	<b>16,7</b>
<b>1975 r.</b>	<b>5588 km</b>	<b>23,5</b>
<b>1980 r.</b>	<b>6868 km</b>	<b>28,1</b>
<b>1981 r.</b>	<b>7091 km</b>	<b>29,1</b>

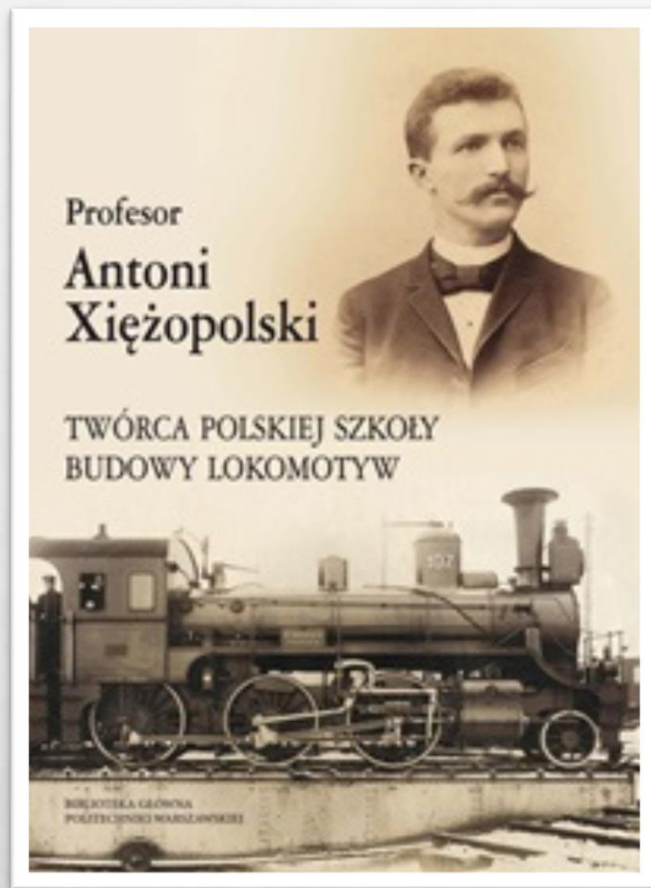


PO WPROWADZENIU STANU WOJENNEGO  
KOLEJ ZOSTAŁA „ZMILITARYZOWANA”.  
Z DUŻYCH INWESTYCJI TRWAŁA  
ELEKTRYFIKACJA „NADODRZANKI”:  
WROCŁAW – GŁOGÓW – ZIELONA GÓRA –  
RZEPIN – KOSTRZYŃ – SZCZECIN GŁÓWNY  
(1985; 342 KILOMETRY), BYDGOSZCZ –  
TORUŃ GŁÓWNY (1984) – KUTNO (1985),  
JAK RÓWNIEŻ LINII TCZEW – MALBORK –  
IŁAWA – DZIAŁDOWO – NASIELSK (235 KM)





# INŻYNIEROWIE KOLEJNICTWA



BIURAMI KONSTRUKCYJNYMI I ZAKŁADAMI WYTWÓRCZYMI KIEROWALI DOŚWIADCZENI INŻYNIEROWIE, BEZ KTÓRYCH PRODUKCJA TABORU I URZĄDZEŃ KOLEJOWYCH NIE BYŁABY MOŻLIWA.

WŚRÓD KONSTRUKTORÓW PAROWOZÓW WYRÓŻNIALI SIĘ :

- ANTONI XIĘŻOPOLSKI (1861-1951),
- ALBERT CZECZOTT (1873-1955),
- FRANCISZEK TATARA (1903-1984).



SPOŚRÓD BUDOWNICZYCH I PROJEKTANTÓW LINII KOLEJOWYCH  
WARTO WSPOMNIEĆ:

- STANISŁAWA RAWICZ-KOSIŃSKIEGO (1847-1923) –  
BUDOWNICZEGO LINII W GALICJI,
- JÓZEFA NOWKUŃSKIEGO (1866-1952) – BUDOWNICZEGO LINII  
KALETY-PODZAMCZE ORAZ MAGISTRALI WĘGLOWEJ ŚLĄSK-  
PORTY



TRUST ME  
I'M AN  
ENGINEER





# NAJWAŻNIEJSZE LINIE KOLEJOWE W POLSCE



- TZW. MAGISTRALA WĘGLOWA — LINIA KOLEJOWA ŁĄCZĄCA GÓRNY ŚLĄSK Z TRÓJMIASTEM (GÓRNOŚLĄSKIE ZAGŁĘBIE WĘGLOWE Z PORTEM W GDYNI; ZAŁOŻONA ABY TRANSPORTOWAĆ WYDOBYTY WĘGIEL KAMIENNY NA ŚLĄSKU DO GDYNI I DALEJ STATKAMI PRZEZ MORZE BAŁTYCKIE NA PÓŁNOC).
- LINIA KOLEJOWA ŁĄCZĄCA WARSZAWĘ Z AGLOMERACJĄ KRAKOWSKĄ ORAZ Z GÓRNOŚLĄSKIM OKRĘGIEM PRZEMYSŁOWYM).

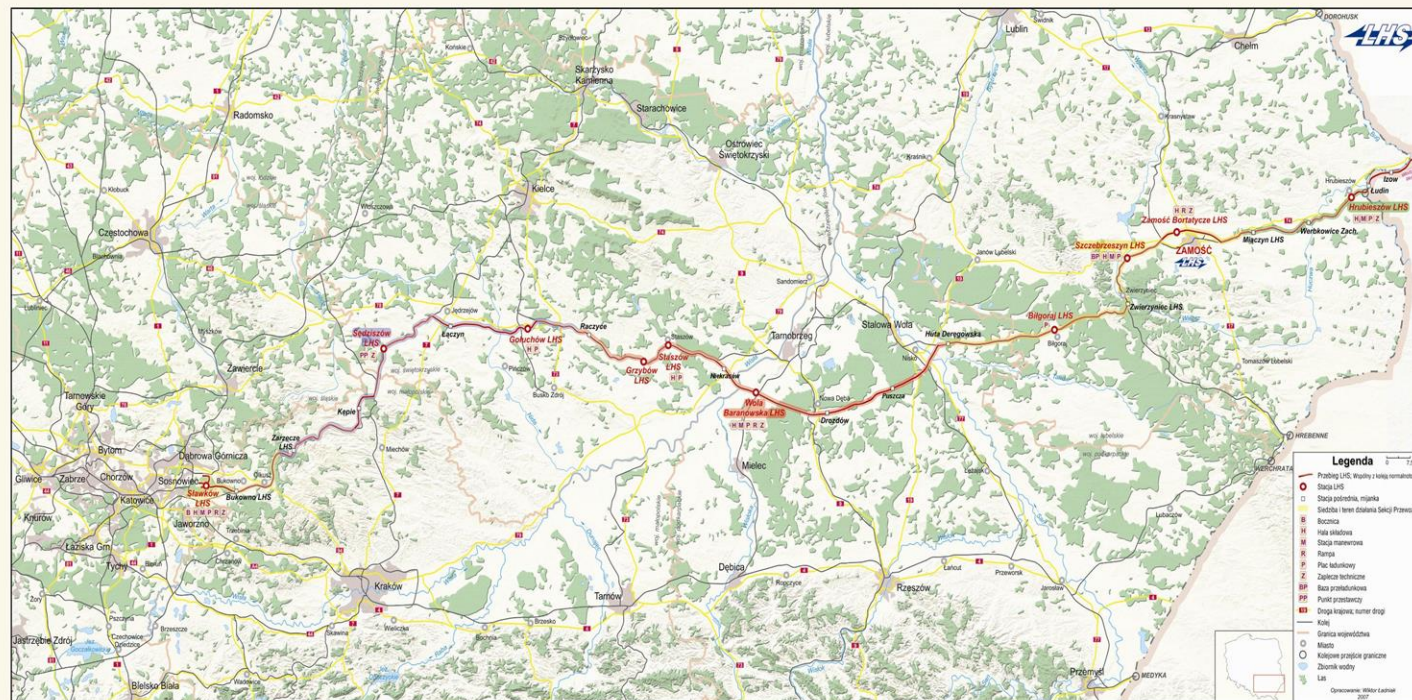


- LINIA KOLEJOWA NA TRASIE TERESPOL–KUNOWICE, OBSŁUGUJĄCA RUCH TRANZYTOWY PRZEZ POLSKĘ Z ZACHODU NA WSCHÓD



LINIA KOLEJOWA ZWANA LHS (LINIA HUTNICZO – SIARKOWA), ŁĄCZĄCA GOP Z UKRAINĄ (NA LINII DĄBROWA GÓRNICZA – HRUBIESZÓW). WYRÓŻNIAŁO JĄ ROZSTAW SZYN — SZERSZY NIŻ NORMALNIE, BO WYNOŚĄCY 1524 MM PODOBNIIE JAK NA ZIEMIACH BYŁEGO ZSRR.

PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa - obszar działania







SIEĆ KOLEJOWA W POLSCE, ZE WZGLĘDU NA POŁOŻENIE GEOGRAFICZNE, SPEŁNIA WAŻNĄ ROLĘ W TRANZYTOWYCH PRZEWOZACH OSÓB I TOWARÓW W EUROPIE.

RÓWNOCZEŚNIE JEST MIEJSCEM STYKU EUROPEJSKIEJ SIECI NORMALNOTOROWEJ 1435 MM Z SIECIĄ SZEROKOTOROWĄ 1520 MM.



KOLEJ WYKAZUJE ZNACZNE DYSPROPORCJE W ROZMIESZCZENIU NA TERENIE POLSKI.

NAJGĘSTSZA SIEĆ KOLEJOWA JEST NA OBSZARZE WOJEWÓDZTW POŁUDNIOWO-ZACHODNIEJ POLSKI (CZYLI WOJ. ŚLĄSKIE—15 KM NA 100 KM<sup>2</sup> ). Z KOLEI NAJSŁABIEJ SIEĆ KOLEJOWA JEST ROZWINIĘTA NA OBSZARZE WOJ. LUBUSKIEGO I WOJ. PODLASKIEGO — OKOŁO 4 KM NA 100 KM<sup>2</sup>.



NAJWIĘKSZĄ DŁUGOŚĆ LINIE PKP MIAŁY W LATACH 1979-1985, LICZYŁY WÓWCZAS 24 350 KILOMETRÓW. POWOJENNA DOMINACJA KOLEI BYŁA SPOWODOWANA BRAKIEM KONKURENCJI ZE STRONY TRANSPORTU SAMOCHODOWEGO.

Z CHWILĄ ROZWOJU INFRASTRUKTURY DROGOWEJ UDZIAŁ KOLEI W PRZEWOZIE ŁADUNKÓW ZACZĄŁ POWOLI SPADAĆ. TA TENDENCJA UTRZYMAŁA SIĘ DO DZIŚ.







# KTO ZARZADZA POLSKIMI KOLEJAMI

W 2000 R. UCHWALONO W POLSCE USTAWĘ O KOMERCJALIZACJI, RESTRUKTURYZACJI I PRYWATYZACJI PRZEDSIĘBIORSTWA PAŃSTWOWEGO „POLSKIE KOLEJE PAŃSTWOWE”.

JEDNYM Z PODSTAWOWYCH DZIAŁAŃ WSPOMAGAJĄCYCH ROZWÓJ RYNKU KOLEJOWEGO W POLSCE MIAŁ BYĆ PODZIAŁ FUNKCYJNY „POLSKICH KOLEI PAŃSTWOWYCH”.

W SZCZEGÓLNOŚCI ODDZIELONA ZASTAŁA DZIAŁALNOŚĆ PRZEWOZOWA OD ZARZĄDZANIA INFRASTRUKTURĄ.

JEDYNYM AKCJONARIUSZEM SPÓŁKI STAŁ SIĘ SKARB PAŃSTWA, KTÓRY REPREZENTUJE OBECNIE MINISTERSTWO INFRASTRUKTURY.





Z PKP ZOSTAŁY WYDZIELONE SPÓŁKI ZALEŻNE TWORZĄCE WRAZ ZE SPÓŁKĄ - MATKĄ GRUPĘ KAPITAŁOWĄ OKREŚLANĄ JAKO GRUPA PKP.

W SKŁAD GRUPY PKP WCHODZĄ M.IN.:

- ✓ PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. - ZARZĄDCA NARODOWEJ SIECI LINII KOLEJOWYCH,
- ✓ PKP CARGO - NAJWIĘKSZY KOLEJOWY PRZEWOŹNIK TOWAROWY W POLSCE I JEDEN Z NAJWIĘKSZYCH W UNII EUROPEJSKIEJ,
- ✓ PKP INTERCITY - NARODOWY PRZEWOŹNIK KOLEJOWY I DALEKOBIEŻNY,
- ✓ PKP INFORMATYKA - NAJWIĘKSZY W POLSCE DOSTAWCA USŁUG IT DLA FIRM Z BRANŻY TRANSPORTOWO – LOGISTYCZNEJ,
- ✓ PKP LINIA HUTNICZA SZEROKOTOROWA - ZARZĄDCA INFRASTRUKTURY I PRZEWOŹNIK TOWAROWY, OFERUJĄCY KOMPLEKSOWE USŁUGI LOGISTYCZNE I SPEDYCYJNE NA LINII NR 65 LHS (TZW. SZEROKI TOR ),





- ✓ PKP SZYBKA KOLEJ MIEJSKA W TRÓJMIEŚCIE SP. Z O.O. - PRZEWOŹNIK KOLEJOWY OBSŁUGUJĄCY AGLOMERACJĘ TRÓJMIEJSKĄ,
- ✓ SPÓŁKA XCITY INVESTMENT - JEJ ZADANIEM JEST IDENTYFIKACJA I REALIZACJA PROJEKTÓW DEWELOPERSKICH NA TERENACH KOLEJOWYCH,
- ✓ PKP TELKOL (DO KOŃCA ROKU 2017 POD NAZWĄ PKP UTRZYMANIE) - ZAJMUJE SIĘ UTRZYMANIEM W SPRAWNOŚCI URZĄDZEŃ TELEKOMUNIKACYJNYCH, SŁUŻĄCYCH DO BEZPIECZNEGO PROWADZENIA RUCHU POCIĄGÓW. NA PRZEŁOMIE LAT 2017 / 2018 SPÓŁKA POŁĄCZYŁA SIĘ Z PKP BUDOWNICTWO SP. Z O.O.
- ✓ DRUKARNIA KOLEJOWA KRAKÓW - ŚWIADCZY KOMPLEKSOWE USŁUGI POLIGRAFICZNE NIE TYLKO DLA KLIENTÓW ZWIĄZANYCH Z KOLEJĄ.



# PROGRAMY NA RZECZ POPRAWY FUNKCJONOWANIA KOLEI



- PROGRAM DALSZEJ RESTRUKTURYZACJI I PRYWATYZACJI SPÓŁEK GRUPY PKP DO ROKU 2006,
- STRATEGIA RESTRUKTURYZACJI I PRYWATYZACJI GRUPY PKP S.A. OBEJMUJĄCEJ LATA 2005–2007,
- STRATEGIA DLA TRANSPORTU KOLEJOWEGO DO ROKU 2013,
- PROGRAM DZIAŁAŃ DLA ROZWOJU TRANSPORTU KOLEJOWEGO DO ROKU 2015
- MASTER PLAN DLA ROZWOJU TRANSPORTU KOLEJOWEGO W POLSCE DO ROKU 2030

INFRASTRUKTURA TRANSPORTOWA CHARAKTERYZUJE SIĘ WIELOMA SPECYFICZNYMI CECHAMI, KTÓRYCH WYSTĘPOWANIE POWODUJE, ŻE JEJ ROZWÓJ MUSI WYNIKAĆ Z DŁUGOOKRESOWYCH PLANÓW I STRATEGII ROZWOJOWYCH.

POWINIEN WIĘC BYĆ KSZTAŁTOWANY NA PODSTAWIE PRZESŁANEK WYNIKAJĄCYCH NIE TYLKO Z OGÓLNEJ KONCEPCJI POLITYKI GOSPODARCZEJ PAŃSTWA, ALE TAKŻE W ODNIESIENIU DO CAŁEJ UNII.







#### Kraków – Zakopane

Czas jazdy:  
1 h 40 min. zamiast 3 h 30 min.  
(skrócenie o około 1 h 50 min.)

Odległość:  
około 117 km zamiast 147 km  
(skrócenie o ok. 30 km)

#### Kraków – Nowy Sącz

Czas jazdy:  
1 h zamiast 2:45-3:45  
(skrócenie o około 1:45-2:45)

Odległość:  
około 92 km zamiast 167 km  
(skrócenie o ok. 75 km)

#### Kraków – Muszyna

Odległość:  
około 142 km zamiast 217 km  
(skrócenie o ok. 75 km)

#### LEGENDA:

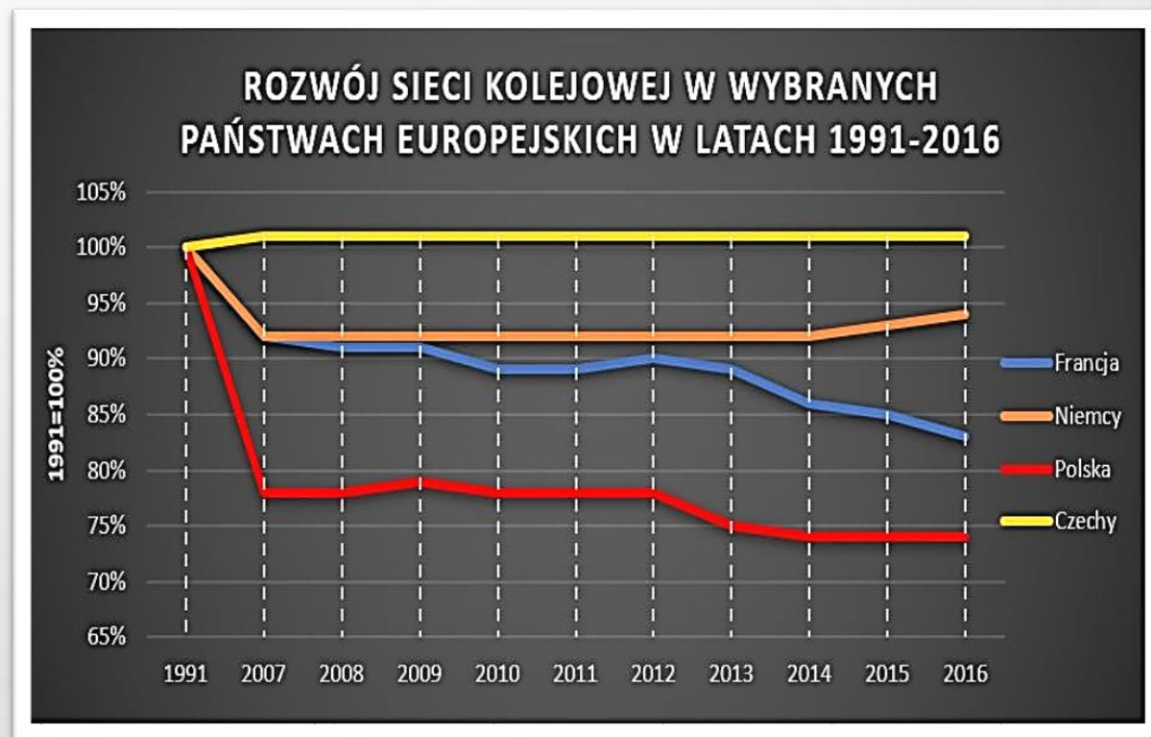
- planowane do budowy nowe linie kolejowe  
Podłęże – Szczyrzyc – Tymbark/Mszana  
~ 58 km
- obecna trasa Kraków – Nowy Sącz  
– Muszyna – granica państwa
- planowana do modernizacji linia  
Chabówka – Nowy Sącz  
~ 74 km
- obecna trasa Kraków – Zakopane



# POLSKA SIEĆ KOLEJOWA NA TLE INNYCH PAŃSTW UNII EUROPEJSKIEJ

POLSKI SYSTEM TRANSPORTOWY JEST CZĘŚCIĄ SIECI EUROPEJSKIEJ. JEDNYM Z JEJ KLUCZOWYCH ELEMENTÓW JEST TRANSEUROPEJSKA SIEĆ TRANSPORTOWA /TRANSEUROPEAN TRANSPORT NETWORK – TEN-T/, KTÓRA MA ZWIĘKSZAĆ EFEKTYWNOŚĆ FUNKCJONOWANIA WSPÓLNEGO RYNKU, ZAPEWNIĆ WEWNĘTRZNĄ SPÓJNOŚĆ GOSPODARCZĄ UNII.

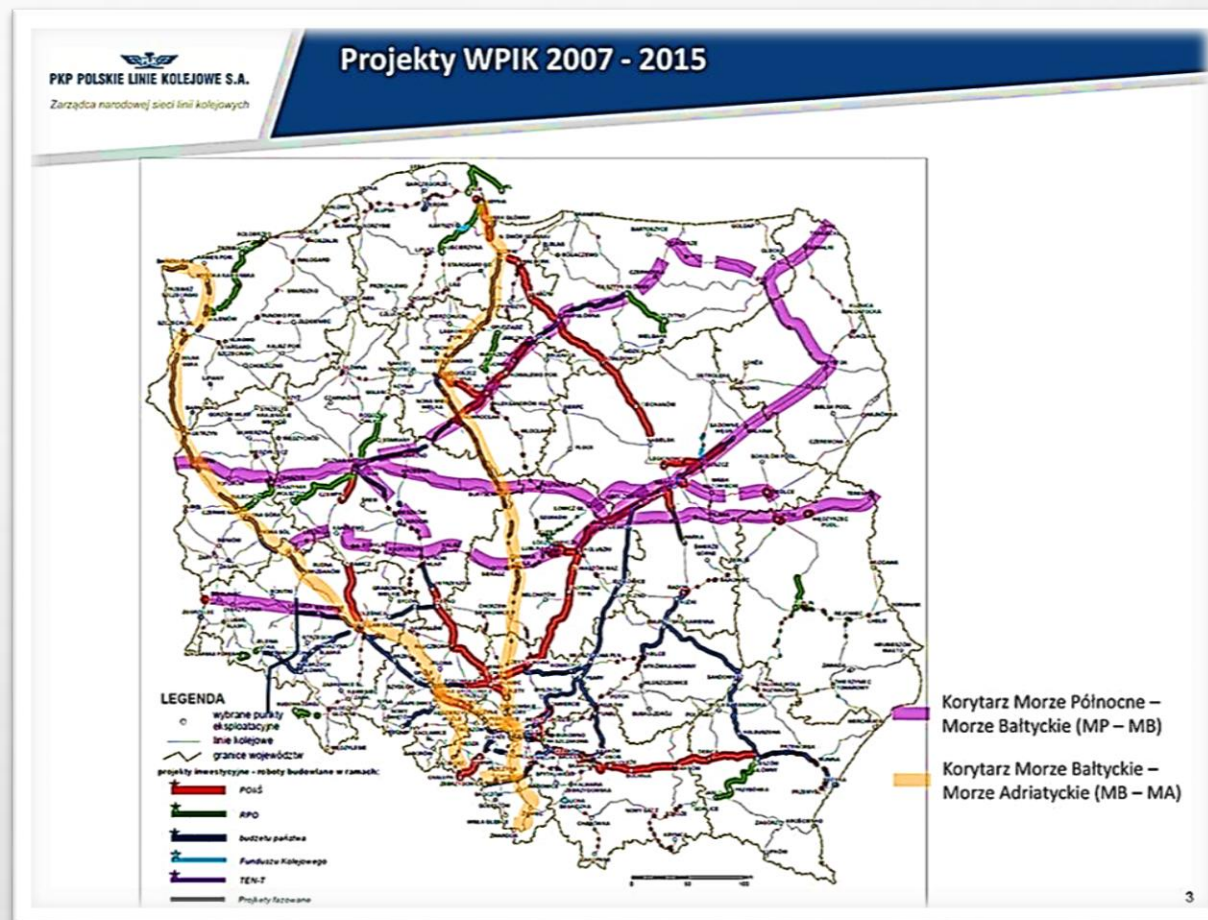
BRUKSELA PLANUJE STWORZENIE WIELKIEJ SIECI TRANSPORTOWEJ DO 2050 ROKU NA TERENIE 28 PAŃSTW CZŁONKOWSKICH.





JEDNĄ Z NAJWAŻNIEJSZYCH INNOWACJI W ZAKRESIE TEN-T JEST WPROWADZENIE DZIEWIĘCIU KORYTARZY. KAŻDY Z KORYTARZY POWINIEN OBEJMOWAĆ TRZY RODZAJE TRANSPORTU, TRZY PAŃSTWA CZŁONKOWSKIE I DWA ODCINKI TRANSGRANICZNE.

SIEĆ OBEJMIE 94 GŁÓWNE PORTY EUROPEJSKIE Z POŁĄCZENIAMI KOLEJOWYMI I DROGOWYMI, 38 NAJWAŻNIEJSZYCH LOTNISK Z POŁĄCZENIAMI KOLEJOWYMI DO DUŻYCH MIAST, 15 TYS. KM LINII KOLEJOWYCH DUŻYCH PRĘDKOŚCI ORAZ 35 PROJEKTÓW TRANSGRANICZNYCH.



PRZEZ POLSKĘ BĘDĄ PRZECHODZIĆ DWA  
KORYTARZE TRANSPORTOWE: BAŁTYCKO-  
ADRIATYCKI ORAZ KORYTARZ MORZE  
PÓŁNOCNE - BAŁTYK.

### **KORYTARZ BAŁTYK-ADRIATYK (RFC5)**

ŁĄCZY ŚWINOUJŚCIE I GDYNIE, POPRZECZ  
M.IN. WIEDEŃ I LUBLANĘ, Z ADRIATYCKIMI  
PORTAMI TRIESTEM I RAVENNA.







Przebieg korytarza nr 5 Bałtyk - Adriatyk  
The route of Baltic – Adriatic corridor No 5



Przebieg korytarza nr 8 Morze Północne - Bałtyk  
The route of North Sea – Baltic corridor No 8



## KORYTARZ MORZE PÓŁNOCNE-BAŁTYK (RFC8)

ŁĄCZY M.IN. NAJWIĘKSZY EUROPEJSKI PORT W ROTTERDAMIE Z BERLINEM, PRAGĄ, WARSZAWĄ, TERESPOLEM I KOWNEM.

CELEM UTWORZENIA KORYTARZY TOWAROWYCH JEST ZWIĘKSZENIE KONKURENCYJNOŚCI EUROPEJSKIEGO KOLEJOWEGO TRANSPORTU TOWAROWEGO, POPRZECZ:

- WYŻSZĄ WYDAJNOŚĆ,
- LEPSZĄ INFORMACJĘ,
- WIĘKSZĄ PRZEPUSTOWOŚĆ.



# MODERNIZACJA INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ W POLSCE



INWESTYCJE W INFRASTRUKTURĘ KOLEJOWĄ W POLSCE REALIZOWANE SĄ W PRZEWAGAJĄCEJ WIĘKSZOŚCI Z WYKORZYSTANIEM ŚRODKÓW POCHODZĄCYCH Z FUNDUSZY EUROPEJSKICH, A PONADTO Z BUDŻETU PAŃSTWA, FUNDUSZU KOLEJOWEGO, OBLIGACJI ORAZ ŚRODKÓW WŁASNYCH PKP PLK S.A.

INWESTYCJE NA LINIACH KOLEJOWYCH ZARZĄDZANYCH PRZEZ PKP PLK S.A. UJĘTE SĄ W „WIELOLETNIM PROGRAMIE INWESTYCJI KOLEJOWYCH DO ROKU 2015 Z PERSPEKTYWĄ DO ROKU 2020” (TZW. WPIK), PRZYJĘTYM UCHWAŁĄ RADY MINISTRÓW Z DN. 5.11.2013 R. (Z PÓŻN. ZM.).





[illegible]





# PRZYKŁADOWE REALIZACJE W RAMACH POIiŚ I RPO

MODERNIZACJA LINII KOLEJOWEJ NA ODCINKU  
WARSZAWA – GDYNIA –OBSZAR LCS CIECHANÓW.

**LATA REALIZACJI: 2009-2014**

MODERNIZACJA LINII KOLEJOWEJ WARSZAWA – ŁÓDŹ,  
ETAP II – ODCINEK WARSZAWA ZACHODNIA – MIEDNIEWICE  
(SKIERNIEWICE).

**LATA REALIZACJI: 2009-2015**





## Planowane kolejowe inwestycje regionalne w ramach RPO do 2023 r.



### WYDATKI PKP PLK NA INWESTYCJE (w mld zł)

2010	2,7
2011	2,8
2012	4,1
2013	6,0
2014	7,1
2015	7,7
2016	4,1
2017	5,5
2018	11
2019	13,5
2020	12,8
2021	9,2
2022	4,8
2023	1,9

ZREALIZOWANE

PLANOWANE\*

\*Zródło: Ministerstwo Ochrony Środowiska, Zasobów Naturalnych i Klimatu, według Krajowego Programu Inwestycyjnego



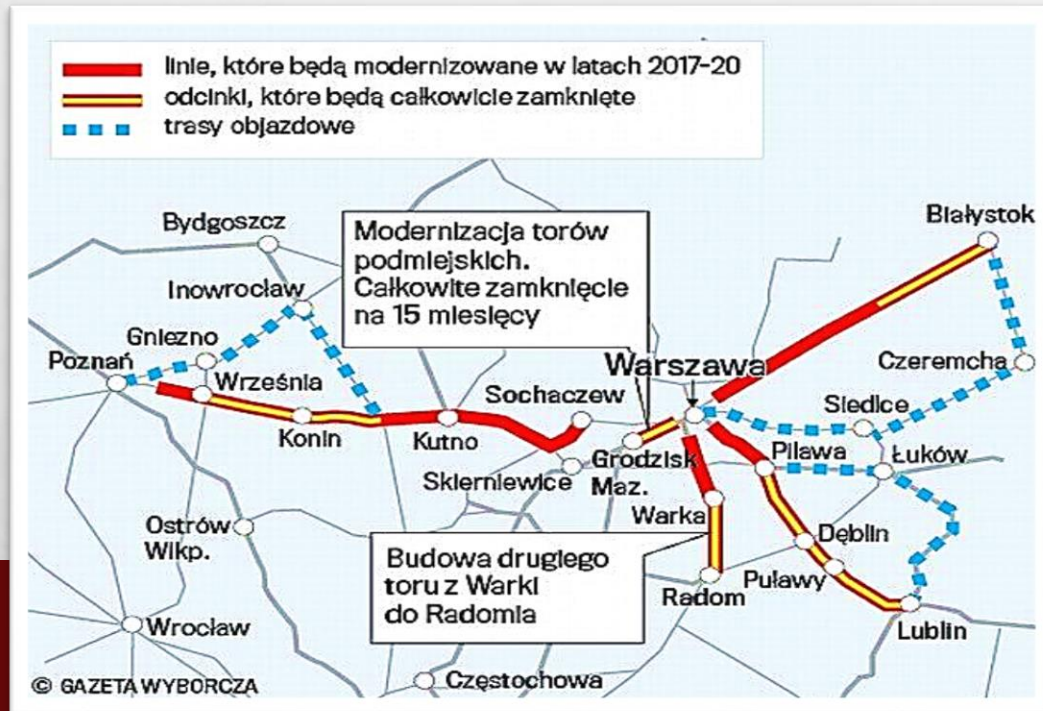
MODERNIZACJA LINII KOLEJOWEJ SULECHÓW – LUBOŃ NA TERENIE WOJEWÓDZTWA WIELKOPOLSKIEGO, MAJĄCEJ DUŻE ZNACZENIE W OBSŁUDZE POŁĄCZEŃ MAŁYCH MIEJSCOWOŚCI Z AGLOMERACJĄ POZNAŃSKĄ NA ODCINKU WOLSZTYN – LUBOŃ.

LATA REALIZACJI: 2010-2014



# NOWA PERSPEKTYWA UE 2014-2020 W SEKTORZE KOLEJOWYM

W PERSPEKTYWIE FINANSOWEJ UE NA LATA 2014-2020 PRZEWIDZIANO NA KOLEJ, ZGODNIE Z PODPISANĄ UMOWĄ PARTNERSTWA MIEDZY RZĄDEM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ A KOMISJĄ EUROPEJSKĄ, KWOTĘ 10,2 MLD EURO. PRZEZNACZENIE TAK ZNACZNYCH ŚRODKÓW NA INWESTYCJE KOLEJOWE ZWIĄZANE JEST Z PRIORYTETAMI KOMISJI EUROPEJSKIEJ OKREŚLONYMI W BIAŁEJ KSIĘDZE, TJ. PRZECHODZENIE NA GOSPODARKĘ NISKOEMISYJNĄ.



INWESTYCJE KOLEJOWE PLANOWANE DO 2023 BĘDĄ MOGŁY BYĆ DOFINANSOWANE ZE ŚRODKÓW EUROPEJSKICH W RAMACH PROGRAMÓW OPERACYJNYCH:

- PROGRAM OPERACYJNY INFRASTRUKTURA I ŚRODOWISKO W LATACH 2014-2020
- PROGRAM OPERACYJNY POLSKA WSCHODNIA



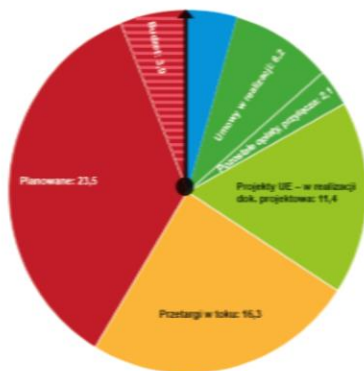


PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. realizują program inwestycyjny o łącznej wartości ponad **66** mld zł, który obejmuje ponad **220** projektów i modernizację **9000** km torów.

**Razem: 66,4 mld PLN**

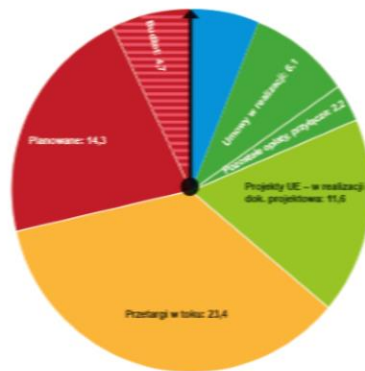
(Lista podstawowa KPK, w mld PLN)

kwiecień 2016



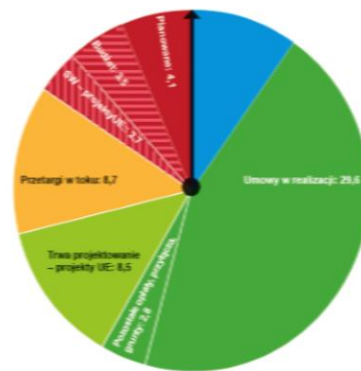
zakończony: 3,0 mld PLN  
w realizacji: 8,3 mld PLN  
projekty UE – w realizacji dok. projektowa: 11,4 mld PLN  
przetargi w toku: 16,3 mld PLN  
budżet: 3,9 mld PLN  
planowane: 23,5 mld PLN

styczeń 2017



zakończony: 4,2 mld PLN  
w realizacji: 8,3 mld PLN  
projekty UE – w realizacji dok. projektowa: 11,6 mld PLN  
przetargi w toku: 23,4 mld PLN  
budżet: 4,7 mld PLN  
planowane: 14,3 mld PLN

wrzesień 2018



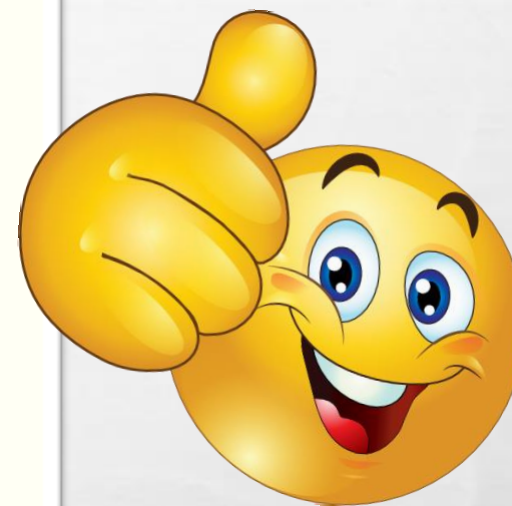
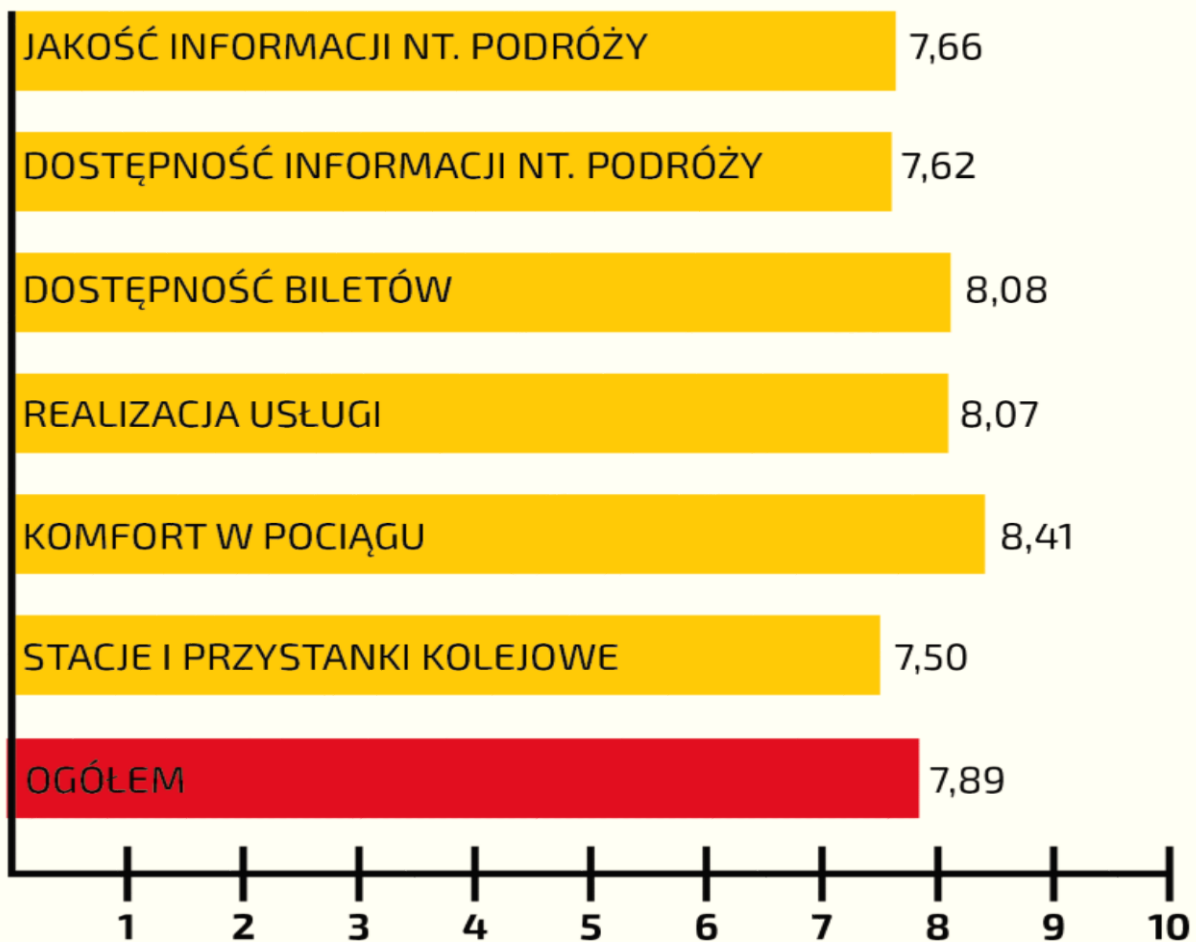
zakończony: 6,5 mld PLN  
w realizacji: 32,4 mld PLN  
trwa projektowanie – projekty UE: 8,5 mld PLN  
przetargi w toku: 8,7 mld PLN  
budżet: 3,5 mld PLN  
SW – projekty UE: 2,7 mld PLN  
planowane: 4,1 mld PLN

Źródło: Opracowanie PLK-IBP na podstawie danych z EPM (stan na 31.08.2018 r.)





## Badanie opinii pasażera - wiosna 2018





# PATRIOTYZM GOSPODARCZY



ODDANIE WOBEC OJCZYZNY W DZISIEJSZYCH CZASACH RZADKO PRZEJAWIA SIĘ POPRZEC OFIAROWANIE SWOJEGO ŻYCIA. W TOKU ZMIAN CYWILIZACYJNYCH CIĘŻAR ODPOWIEDZIALNOŚCI ZA WŁASNY KRAJ JEST PRZENOSZONY NA CODZIENNE ŻYCIE. ROZWÓJ I FUNKCJONOWANIE PAŃSTWA ZALEŻY BOWIEM OD KAŻDEGO Z NAS.

PATRIOTYZM GOSPODARCZY TO PRZED E WSZYSTKIM PROWADZENIE ODPOWIEDNIEJ POLITYKI GOSPODARCZEJ NA SZCZEBLU NIE TYLKO OGÓLNOKRAJOWYM, ALE PRZED E WSZYSTKIM NA SZCZEBLU SAMORZĄDOWYM.



POP RZECZ CODZIENNE DECYZJE KAŻDY KONSUMENT MOŻE WSPIERAĆ POLSKIE PRODUKTY WE WŁASNYM ZAKRESIE. DZIĘKI WYBIERANIU RODZIMYCH PRODUKTÓW WYDANE PIENIĄDZE TRAFIAJĄ DO KRAJOWYCH PODMIOTÓW GOSPODARCZYCH I POZOSTAJĄ W OBRĘBIE POLSKIEJ GOSPODARKI.





ROZWÓJ KOLEI WPŁYNAŁ NA ROZWÓJ GOSPODARCZY I INTELEKTUALNY SPOŁECZEŃSTWA. SAMO POWSTANIE KOLEI, JAK I WIELU PRZEDSIĘBIORSTW OPIERAJĄCYCH NA NIEJ SWOJĄ PRACĘ SPOWODOWAŁO POSTĘP TECHNOLOGICZNY W PRZEMYŚLE CIĘŻKIM I UTWORZYŁO WIELE STANOWISK PRACY, A TAKŻE WIELE NOWYCH MIEJSCOWOŚCI, KTÓRYCH ZNACZENIE WZIĘŁO SIĘ OD UŁOKOWANIA WĘZŁA ALBO ELEMENTÓW ZAPLECZA TECHNICZNEGO (PAROWOZOWNIE, WARSZTATY NAPRAWCZE, WYTWÓRNICZOWNIE TABORU).

WYWOŁAŁO TO FALE MIGRACJI LUDNOŚCI Z WSI DO MIAST, ZMNIEJSZAJĄC PRZY TYM POZIOM BEZROBOCIA. ZNACZNIE USPRAWNIŁA SIĘ TAKŻE WYMIANA INFORMACJI. WIELE OSÓB ZACZĘŁO PODRÓŻOWAĆ W CELU ZWIEDZANIA ŚWIATA. UTWORZYŁY SIĘ PODWALINY MASOWEJ TURYSTYKI.





# LITERATURA I LINKI:

<https://zbiorowy.info/2018/08/polska-siec-kolejowa-na-tle-europy/>

<https://euro-dane.com.pl/budowa-sieci-kolejowej-2013>

<https://www.rynek-kolejowy.pl/wiadomosci/>

<http://serwisy.gazetaprawna.pl/transport/galerie/>

<https://forsal.pl/transport/kolej/>

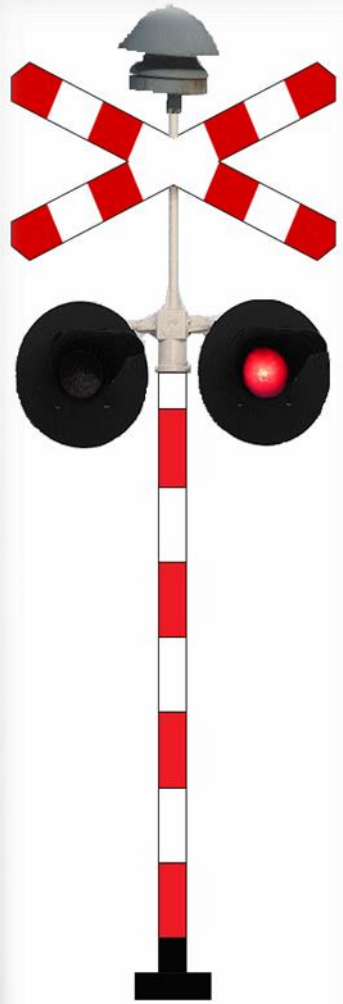
[www.plk-inwestycje.pl](http://www.plk-inwestycje.pl)

<http://www.kolejnictwo-polskie.pl/>

<https://businessinsider.com.pl/lifestyle/podroze/90-lat-pkp-historia-kolei-w-polsce-archiwalne-zdjecia>

<http://niezalezna.pl/229795-18-dekad-po-torach-do-celu-historia-pkp-i-rola-kolei-w-systemie-gospodarczym-kraju>





PREZENTACJĘ WYKONAŁ:

**FRYDERYK KACZOREK - KL. VIII**

**SZKOŁA PODSTAWOWA  
W BANIOSZE**

