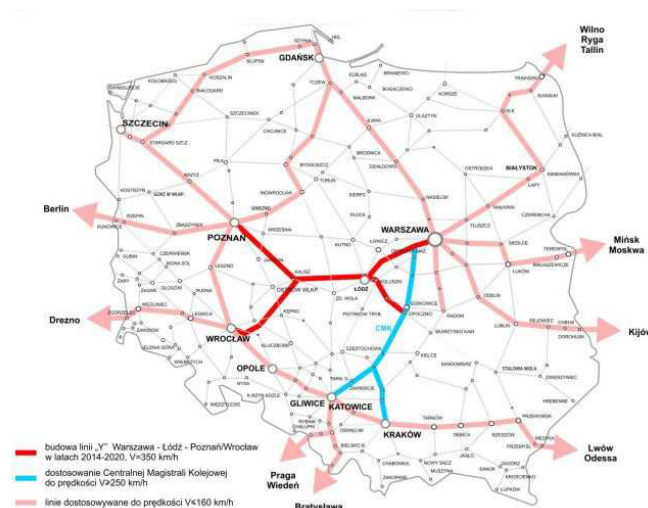


## 1. Vysokorychlostní železniční doprava v Polsku

Polské státní dráhy (PKP) v současné době provozují železniční dopravu o maximální rychlosti 160 km/h na zhruba 750 km železničních tratí. Jedním z faktorů, který vymezuje tuto maximální rychlost jsou technické parametry tamějších železničních tratí, které až na jednu výjimku neumožňují vyšší traťovou rychlost. Výjimkou je zde trať Warszawa – Katowice, tzv. „Centralna magistrala kolejowa“ (CMK). Některé úseky této trati umožňují jízdu vozidel klasických souprav rychlostí 200 km/h a vozidel s naklápací skříní rychlostí 250 km/h. Využití potencionální rychlosti však zabraňuje stav hnacích vozidel společnosti PKP. Na většině těchto tratí je k pohonu souprav využíváno zastaralých lokomotiv EP09 polské výroby. Tato skutečnost je tedy druhým faktorem, který nedovoluje využití v železniční dopravě rychlosti vyšší než 160 km/h. Není tedy divu, že se od devadesátých let 20. stol. v Polsku volá jak po modernizaci železničních tratí, tak i po obnově vozového parku společnosti PKP. Teprve roku 2007 bylo tehdejší polskou vládou usnesena koncepce budování vysokorychlostních tratí v Polsku. Ta počítá s modernizací některých stávajících tratí v síti TEN-T na traťovou rychlost až 200 km/h a vybudováním nových tratí s traťovými rychlostmi 200 – 350 km/h, jimiž jsou:

- Spojení Warszawa – Katowice/Krakow (v budoucnu prodloužení tratě na Slovensko a do Čech)
- Spojení Warszawa – Lodz – Wrocław/Poznan (tzv. „projekt Ypsilon“)



Obrázek 1 – Schéma plánované výstavby a modernizace železničních tratí v Polsku (zdroj [www.plk-sa.pl](http://www.plk-sa.pl))

Dosavadní studie ukázaly, že u těchto tratí je výhodnější vybudovat nové stavby než-li modernizovat stávající. Budování vysokorychlostních tratí v Polsku je ovšem podmíněno i nákupem nových hnacích vozidel pro soupravy využívané na těchto nových tratích, to je rovněž v koncepci zohledněno.

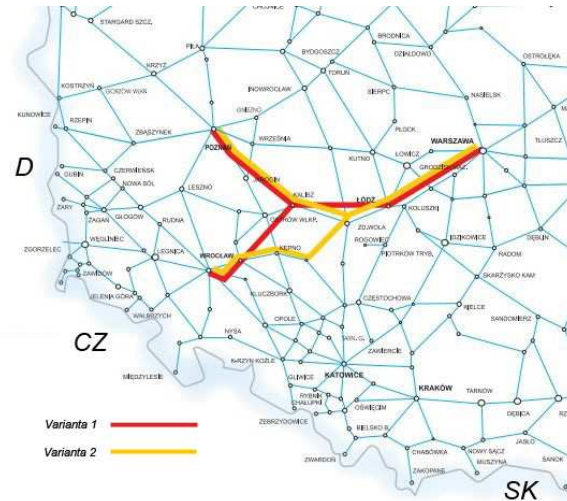
### 1.1. Projekt Ypsilon

Současná vláda v Polsku tento projekt podpořila usnesením nové nadregionální strategie výstavby a provozu vysokorychlostních tratí, který počítá se započítáním výstavby spojení v letech 2008-2013 a dokončením do roku 2020. Přijetím této strategie se tamější vláda zavázala k propojení 5 sídelních měst jednotlivých oblastí a jejich aglomerací sítí vysokorychlostních tratí, ale také i ke zkrácení cestovních dob mezi těmito sídly na polovinu. Projekt vysokorychlostních tratí je v současné době ve fázi studie proveditelnosti. Ta počítá s vybudováním tratě Warszawa – Kalisz-Ostrowska – Wrocław a

na ní navazující tratí Poznan – Kalisz-Ostrowska, s celkovou odhadovanou délkou 450 km.

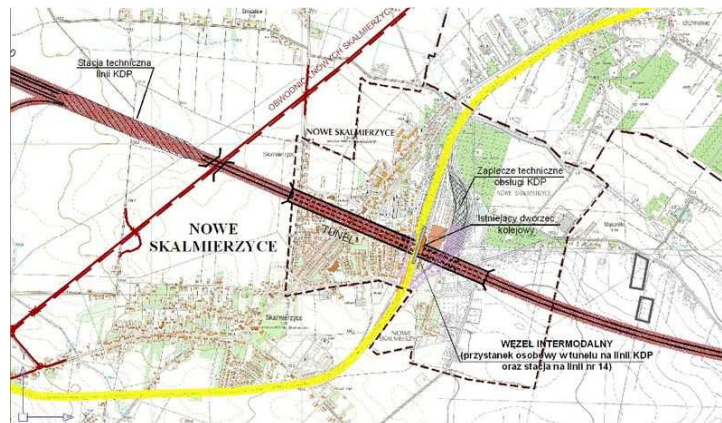
Z předchozích studií vyvstaly dvě varianty řešení:

1. varianta - Rozvětvení tratí u města Nowe Skalmierzyce s podzemní železniční stanicí
2. varianta – Rozvětvení tratí u města Zdunska Wola



Obrázek 1 – Navrhované varianty vedení trasy spojení Warszawa-Wrocław-Poznań

Obě zmíněná města leží v regionu Kalisz-Ostrowska, avšak první varianta se jeví jako výhodnější, jelikož stanice zde leží při aglomeraci měst Kalisz a Ostrow Wielkopolski. Tato varianta je však oproti druhé variantě dražší zejména kvůli navrhované podzemní železniční stanici Nowe Skalmierzyce.



Obrázek 3 – Navrhovaná podzemní stanice Nowe Skalmierzyce

## 1.2. Technické parametry tratě

Plánovaná délka novostavby je přibližně 450 km. Polské plány samozřejmě počítají s technickou specifikací pro interoperabilitu vysokorychlostních železničních tratí v evropském železničním systému TSI-HS. Obě navrhované varianty zde využívají trakčního systému se střídavým napětím 25 kV/50 Hz a navržená maximální traťová rychlost by měla být až 350 km/h. Díky systému vysokorychlostních tratí se výrazně zkrátí cestovní doby mezi jednotlivými aglomeracemi, pro představu jsou příklady vypočtených dob udávány v následující tabulce:

| Traťové úseky       | Plánovaná cestovní doba | Současná cestovní doba |
|---------------------|-------------------------|------------------------|
| Vratislav - Varšava | 1:40                    | 5:03                   |
| Poznaň - Varšava    | 1:35                    | 2:42                   |
| Lodž - Vratislav    | 1:05                    | 3:56                   |

Tabulka 1 – Příklad cestovních dob na jednotlivých úsecích VRT a stávajících železničních tratí

## 1.3. Zdroje:

- <http://www.plk-sa.pl/linie-kolejowe/koleje-duzych-predkosci/aktualnosci/> - internetová stránka polských drah v polštině
- <http://www.szybkiekoleje.org.pl/page.php?pagelid=17&mi=3&di=10&pi=13> – internetová stránka organizace pro VRT v Polsku
- <http://inforail.pl/text.php?id=21420> – článek o budování VRT v Polsku na polském železničním serveru
- [http://pl.wikipedia.org/wiki/Linia\\_%22Y%22](http://pl.wikipedia.org/wiki/Linia_%22Y%22) – článek o projektu „Y“ v polštině na internetové encyklopedii
- Polský železniční magazín TTS č.12/2005 s názvem „Pierwsza linia dużych prędkości w Polsce – i co dalej?“, autor Jan Raczynski
- Polský železniční magazín TTS č.12/2005 s názvem „Linia dużych prędkości Wrocław/Poznań – Łódź – Warszawa“, autor Andrzej Massel