



„Nowe rozwiązania w zakresie komunikacji kolejowej Kraków - Zakopane”

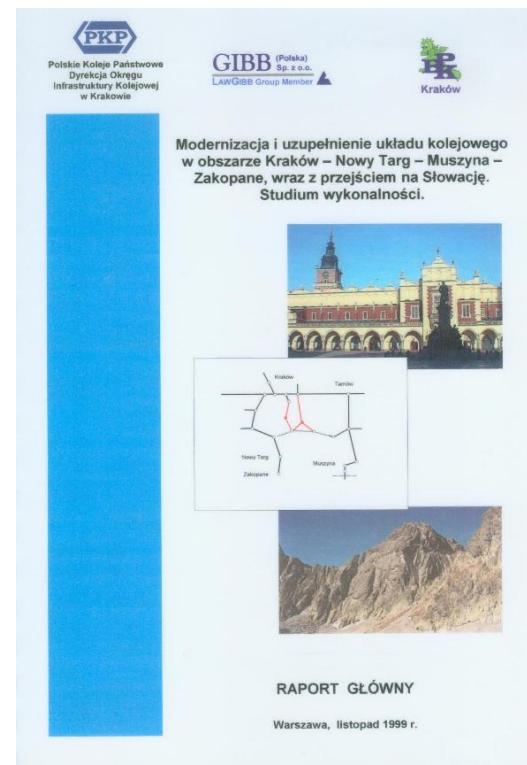
Zakopane, 23 października 2015 r.

Rys historyczny

We wrześniu 1996 r. Dyrekcja Generalna PKP ujęła w programie modernizacji infrastruktury na lata 2000 – 2010, budowę nowej linii kolejowej Kraków – Tymbark jako uzupełnienie korytarza transportu kombinowanego C 30/1.

W ślad za tym w 1999 r. ze środków ówczesnej Dyrekcji Infrastruktury Kolejowej zostało zlecone firmie GiBB Polska sp. z o.o. studium wykonalności:

„Modernizacja i uzupełnienie układu kolejowego w obszarze: Kraków – Nowy Targ- Muszyna – Zakopane, wraz z przejściem na Słowację”.



Rys historyczny

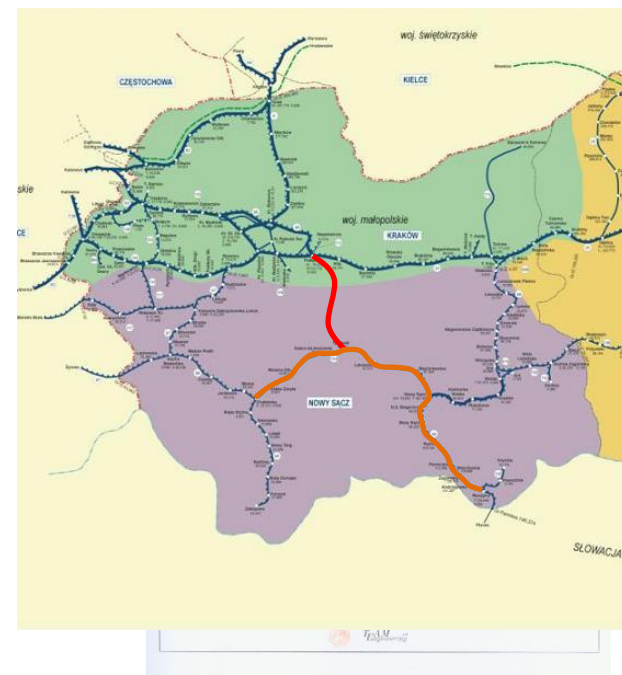
Równocześnie trwały prace nad projektami wstępnymi modernizacji linii kolejowych do Muszyny i do Zakopanego.

1998.05.20 – dekret Ministerstwa Handlu Zagranicznego Włoch przyznający wkład finansowy na projekt wstępny nowej linii kolejowej Podłęże – Piekiełko oraz na projekt modernizacji linii Chabówka – Mszana Dolna – Tymbark

2000 marzec – projekty przekazano stronie polskiej

1999.07.21 – dekret Ministerstwa Handlu Zagranicznego Włoch przyznający wkład finansowy dla wstępnych projektów modernizacji odcinków linii Piekiełko – Stary Sącz i Stary Sącz – Muszyna

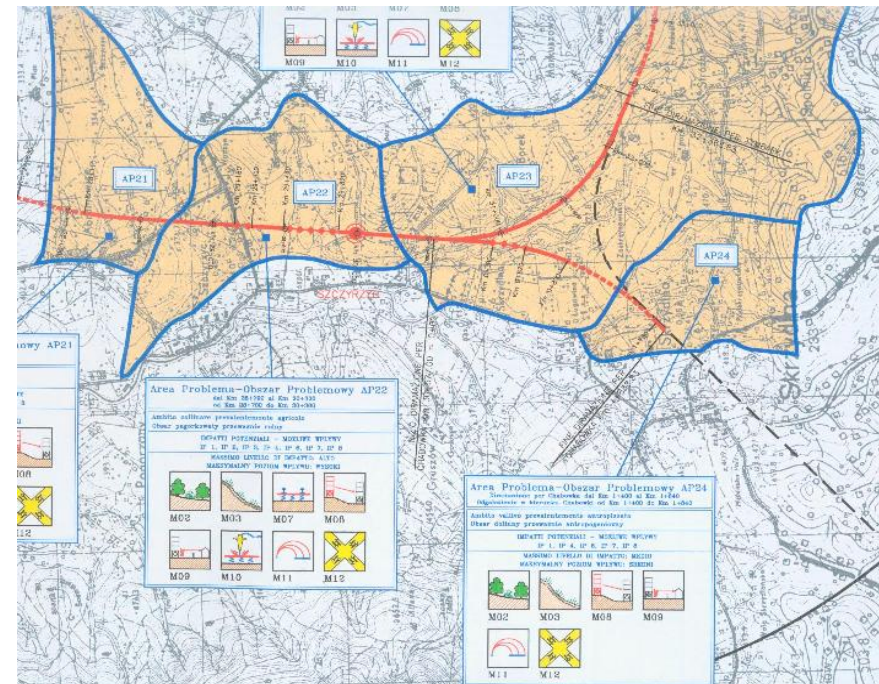
2001 – projekty przekazano stronie polskiej



Rys historyczny

Dla każdego odcinka linii zostały szczegółowo opracowane następujące zagadnienia:

- geometria linii i konstrukcja torowiska: przekopy, nasypy, wzmocnienia podłoża
- obiekty inżynieryjne: tunele, estakady, mosty, wiadukty kolejowe i drogowe, przepusty
- urządzenia sterowania i zabezpieczenia ruchu
- stacje i przystanki
- urządzenia elektroenergetyczne
- urządzenia telekomunikacji i telematyki
- oszacowanie kosztów inwestycyjnych



Rys historyczny

Projekt był zgłaszany jako propozycja do współfinansowania w ramach:

- przygotowywanej listy projektów kolejowych, możliwych do finansowania ze środków Funduszu Spójności w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (POLiŚ) w okresie finansowym 2007 – 2013
- konkursu przeprowadzanego w ramach Transeuropejskiej Sieci Transportowej (TEN-T).

Z uwagi, że projektowana linia kolejowa nie znajdowała się w sieci TEN-T, powyższy projekt nie mógł zostać zgłoszony do tego konkursu.

- Szwajcarsko-Polskiego Programu Współpracy,
(z uwagi na proponowany w ramach programu mechanizm finansowania przewidujący duże zaangażowanie środków własnych Spółki podjęto decyzję o wycofaniu wniosków).

Rys historyczny



Połączenie kolejowe Kraków – Nowy Sącz – Muszyna – granica państwa zostało ujęte w ramach komplementarnej Transeuropejskiej Sieci Transportowej (Comprehensive TEN-T).

Decyzja o opracowaniu dokumentacji przedprojektowej dla zadania

W miesiącu styczniu 2011 roku do Ministerstwa Infrastruktury przekazany został „Ramowy harmonogram realizacji Projektu”

W miesiącu maju 2011 roku Zarząd PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. podjął uchwałę o zaciągnięciu zobowiązania na aktualizację studium wykonalności dla zadania „Budowa nowej linii kolejowej Podłęże – Szczyrzyc – Tymbark/Mszana Dolna oraz modernizacja istniejącej linii kolejowej Chabówka – Nowy Sącz” w ramach projektu „Budowa nowej linii kolejowej Podłęże – Szczyrzyc – Tymbark/Mszana Dolna oraz modernizacja odcinka linii kolejowej Nowy Sącz – Muszyna – granica państwa i Chabówka – Nowy Sącz”

Dialog techniczny

W związku z planowaną realizacją zadania “Budowa nowej linii kolejowej Podłęże – Szczyrzyc – Tymbark/Mszana Dolna oraz modernizacja istniejącej linii Chabówka – Nowy Sącz” w modelu partnerstwa publiczno – prywatnego w miesiącach marzec – czerwiec 2012 roku został przeprowadzony dialog techniczny (Dyrektywa 2004/17/WE) z przedstawicielami sektora prywatnego.

Celem niniejszego dialogu technicznego było w szczególności pozyskanie przez PKP PLK S.A. wszelkich możliwych informacji związanych z możliwością finansowania bądź współfinansowania przedmiotowego zadania przez sektor prywatny oraz wstępne określenie warunków współpracy z potencjalnym partnerem prywatnym przy realizacji zadania. Na podstawie powziętych w trakcie dialogu technicznego informacji został opracowany wstępny harmonogram dla realizacji przedmiotowego zadania.

Aktualizacja studium wykonalności

Wybór Wykonawcy

W dniu 15 maja 2013 roku została podpisana umowa na wykonanie:

Aktualizacji studium wykonalności dla zadania pt.

„Budowa nowej linii kolejowej Podłęże – Szczyrzyc – Tymbark Mszana Dolna oraz modernizacja istniejącej linii Chabówka – Nowy Sącz”

w ramach projektu

„Budowa nowej linii kolejowej Podłęże – Szczyrzyc – Tymbark Mszana Dolna oraz modernizacja odcinka linii kolejowej Nowy Sącz – Muszyna – granica państwa i Chabówka – Nowy Sącz”

z Konsorcjum: **Ernst & Young Corporate Finance Sp. z o.o.** (lider); **WS Atkins-Polska Sp. z o.o.** (obecnie Multiconsult AS), **Wierzbowski Eversheds Sp. k.** („Wierzbowski Eversheds”).

Zadaniem wykonawcy w ramach zamówienia poza standardowymi elementami studium wykonalności jest opracowanie modeli finansowania i realizacji inwestycji, w szczególności z udziałem PPP oraz środków UE (model hybrydowy), oraz przeprowadzenie postępowania na wybór partnera prywatnego dla przedsięwzięcia (opracowanie umowy o PPP).

Aktualizacja studium wykonalności

Przedmiot zamówienia

Przedmiotem zamówienia jest przygotowanie aktualizacji studium wykonalności dla projektu „Budowa nowej linii kolejowej Podłęże – Szczyrzyc – Tymbark/Mszana Dolna oraz modernizacja linii kolejowej Nowy Sącz – Muszyna – granica państwa i Chabówka – Nowy Sącz”.

Aktualizacja studium wykonalności jest dla Projektu wielobranżowym opracowaniem zawierającym analizy techniczne, środowiskowe, ekonomiczne oraz analizy PPP, na podstawie których zostanie podjęta decyzja inwestycyjna.

W związku z obszernym zakresem prac, zlecenie zostało podzielone na XIII niezależnych etapów.

Wszystkie analizy opracowywane w ramach zamówienia są przeprowadzone w kilku scenariuszach inwestycyjnych.

Aktualizacja studium wykonalności

Założenia projektowe

Zadanie przewiduje budowę ok. 58km nowych dwutorowych linii kolejowych (linia nr 622: Podłęże – Szczyrzyc – Tymbark i linia nr 623: Szczyrzyc - Mszana Dolna) oraz modernizację istniejącej linii kolejowej nr 104 Chabówka - Nowy Sącz (76km).



Aktualizacja studium wykonalności

Założenia projektowe

Zadanie przewiduje budowę ok. 58km nowych dwutorowych linii kolejowych (linia nr 622: Podłęże – Szczyrzyc – Tymbark i linia nr 623: Szczyrzyc - Mszana Dolna) oraz modernizację istniejącej linii kolejowej nr 104 Chabówka - Nowy Sącz (76km).

Założenia projektowe:

- standardy techniczne zawarte w zał. nr III do Umowy AGTC. Dla nowo projektowanych odcinków zakłada się dla pociągów pasażerskich $V_{max}=160\text{km/h}$ dla taboru klasycznego.
- dla istniejącej linii kolejowej Chabówka – Nowy Sącz zakłada się modernizację z korektami układu geometrycznego, która pozwoli na jazdę z prędkością 80/120km/h.

Wzdłuż przedmiotowych linii zaistniała potrzeba budowy tuneli i estakad na długości ok. 21km co stanowi ok. 38% ich całkowitej długości.

Aktualizacja studium wykonalności

Analizowane scenariusze

Przy opracowaniu proponowanych trasowań przyjęto założenia:

- Uzyskanie jak największej zgodności z trasowaniem rekomendowanym w poprzednich opracowaniach (tzw. przebieg włoski);
- unikanie kolizji lub też bezpośredniego sąsiedztwa z obszarami Natura 2000, obiektami zabytkowymi i innymi obiektami chronionymi;
- obecność linii w miejscowych planach zagospodarowania oraz Studiach uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego;
- trasowanie opracowywano tak, aby przy zachowaniu przewidzianych w SIWZ parametrów jak najmniejsza była długość tuneli i wiaduktów.

Oczekiwane rezultaty:

- Skrócenie drogi kolejowej do Nowego Sącza z 167 km do 92 km (45%), a do Zakopanego z 147 km do 117 km (21%)
- Podniesienie prędkości pociągów z 70/50 do 160/120 km/h dla taboru konwencjonalnego,
- Wzrost konkurencyjności transportu kolejowego (komfort i bezpieczeństwo podróży, znaczące skrócenie czasu przejazdu)
- Usprawnienie międzynarodowego tranzytu kolejowego

Aktualizacja studium wykonalności

Analizowane scenariusze

Informacje ogólne

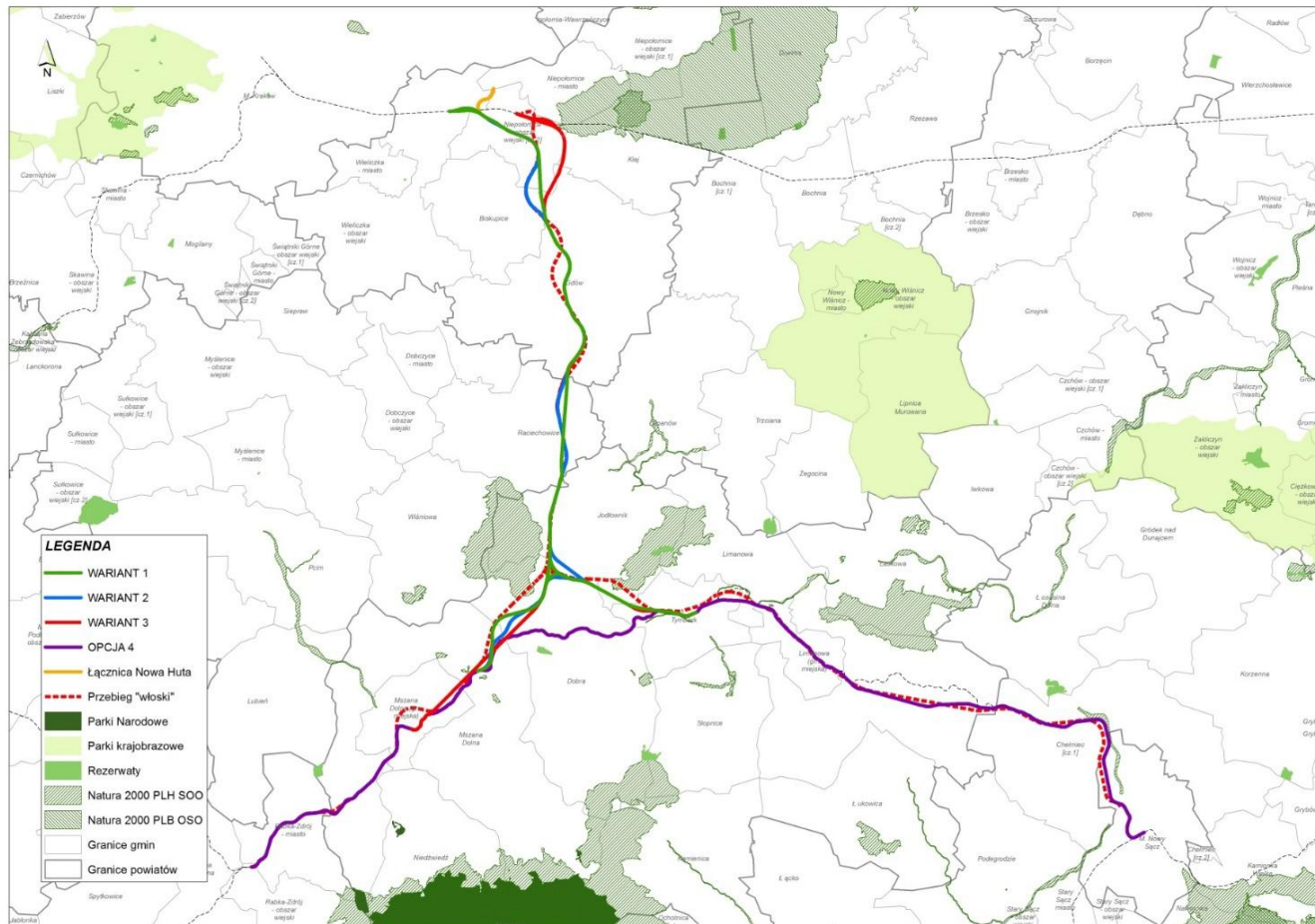
- W ramach zamówienia odrębnemu wariantowaniu podlega zarówno modernizacja linii 104, jak i budowa nowej linii Podłęże – Szczyrzyc – Mszana Dolna/Tymbark,
- Warianty W1, W2 oraz W1A opisują możliwości budowy linii Podłęże – Szczyrzyc – Mszana Dolna/Tymbark,
- Opcje 1 - 4 opisują opcje modernizacji linii 104. Warto zaznaczyć, że na potrzeby Opcji 4 konieczne było stworzenie modyfikacji wariantu W1, w której odcinek Szczyrzyc – Tymbark przewidziano, jako linie jednotorową (W1A).
- Wariant „bezinwestycyjny” (WBI) – zakłada brak realizacji Projektu czyli brak budowy nowego odcinka kolejowego oraz modernizacji linii 104, na której nie jest obecnie prowadzony regularny ruch pasażerki lub towarowy.
- Scenariusz inwestycyjny stanowi kombinację poszczególnych wariantów i opcji, które mogą być ze sobą dowolnie zestawiane.

	Opcja 1	Opcja 2	Opcja 3	Opcja 4
Wariant 1	W1_O1	W1_O2	W1_O3	
Wariant 2	W2_O1	W2_O2	W2_O3	
Wariant 1A				W1A_O4

- Wyjątek stanowi realizacja Opcji 4, która możliwa jest tylko w połączeniu z Wariantem 1A.

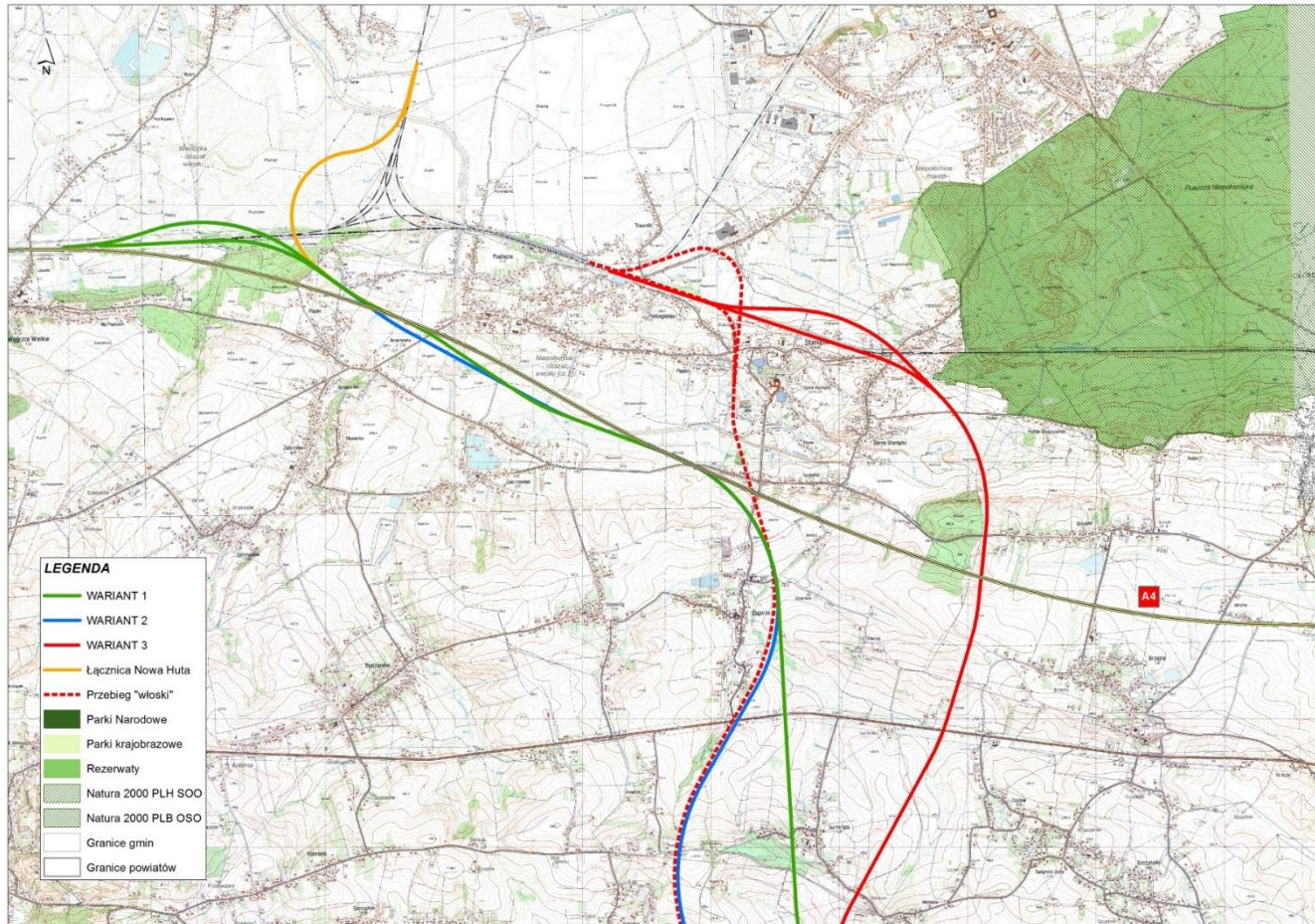
Aktualizacja studium wykonalności

Analizowane scenariusze



Aktualizacja studium wykonalności

Analizowane scenariusze



Aktualizacja studium wykonalności

Wyniki wstępnych analiz.

W ramach analiz społeczno–gospodarczych zdiagnozowano duży wpływ Projektu na rozwój regionu m. in. poprzez stworzenie nowych miejsc pracy oraz zwiększenie dostępności regionu, która bezpośrednio wpłynie na jego atrakcyjność turystyczną i biznesową);

Analizy ruchowo-marketingowe pokazały, że w roku 2040 obciążenie dobowe dla nowych linii wyniesie:

- w okresie turystycznym (7 miesięcy) –
 - w pozostałym okresie 28 par pociągów
- Przewidywane czasy jazdy po realizacji in
- Kraków–Nowy Sącz – poniżej 1h
 - Kraków–Zakopane – poniżej 2h

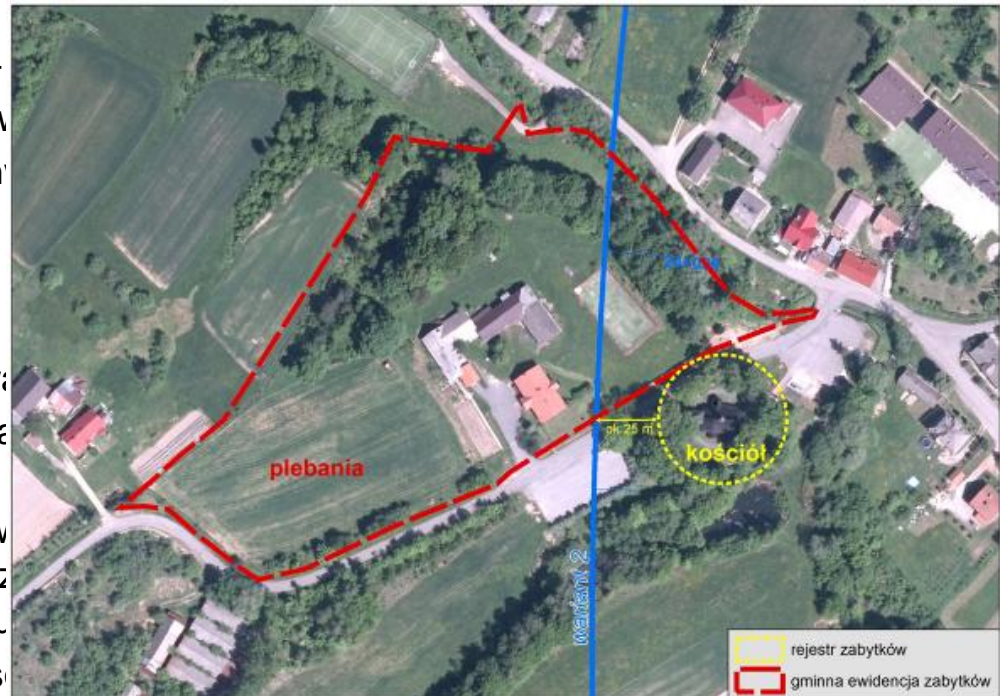
Analiza stanu istniejącego wskazała, infrastruktury w ramach każdej z analizowa

W ramach **Analiz technicznych** przea techniczne dla przyjętych Wariantów oraz

Analiza środowiskowa oraz opracow **przedsięwzięcia na środowisko** poz ma najmniejszy wpływ na środowisko natu

Wstępne wskaźniki efektywności finans

i korzyści kwalifikują projekt do ubiegania się o dofinansowanie ze środków UE.



Aktualizacja studium wykonalności

Wybór wariantu.

Na podstawie wyników przeprowadzonych dotychczas analiz została podjęta decyzja o wyborze najkorzystniejszego wariantu i opcji dla zadania pt.: „Budowa nowej linii na odcinku Podłęże – Szczyrzyc – Tymbark/Mszana Dolna oraz Modernizacja linii na odcinku Chabówka – Nowy Sącz”

Do dalszych analiz wybrano rekomendowany przez Wykonawcę **Wariant W1aO4** stanowiący kompilację **Wariantu W1a** budowy nowych linii nr 622 i 623 Podłęże – Szczyrzyc – Tymbark/Mszana Dolna, oraz **Opcji O4** modernizacji linii kolejowej nr 104 Chabówka – Nowy Sącz.

Główne parametry:

- Wariant 1AO4 zakłada wybudowanie 58,5 km nowych torów kolejowych oraz modernizację 74,5 km istniejącej linii z dużymi korektami układu geometrycznego:
 - Zaplanowano budowę 13 tuneli o łącznej długości ok. 17,5 km oraz 8 estakad o łącznej długości ok. 7,5 km.
- Nowe linie kolejowe nr 622 i 623 będą liniami dwutorowymi z wyjątkiem jednotorowych odcinków Szczyrzyc – Tymbark oraz Szczyrzyc – Mszana Dolna .
- Parametry techniczne nowych linii pozwolą na jazdę pociągów z prędkością 160 km/h.
- Prędkość pociągów dla linii modernizowanej wyniosą: 120km/h na odcinku Tymbark-Nowy Sącz oraz 100-120km/h na odcinku Chabówka-Mszana Dolna (z lokalnymi ograniczeniami prędkości).
- Pomimo trudnych warunków ukształtowania terenu, Wariant 1AO4 ogranicza długości tuneli pozytywnie wpływając na wynik ekonomiczny budowy linii,
- Odcinek nowej linii został zaprojektowany tak, aby ominąć jak najwięcej istniejących oraz planowanych zabudowań, jednocześnie nie ograniczając parametrów technicznych linii

Aktualizacja studium wykonalności

Rezultaty projektu.

W ramach studium wykonalności opracowane zostaną:

- Uszczegółowienie analiz dla wybranego Wariantu;
- Analizy opcji realizacji przedsięwzięcia – modele finansowania;
- Procedura wyboru partnera prywatnego dla przedsięwzięcia;
- Wnioski o dofinansowanie przedsięwzięcia ze środków UE;
- Opisy przedmiotu zamówienia na wyłonienie wykonawców dalszych prac.

Oczekiwane rezultaty realizacji inwestycji:

- Skrócenie drogi kolejowej Kraków – Zakopane oraz Kraków – Nowy Sącz
- Rozwój turystyki w regionie
- Podniesienie atrakcyjności inwestycyjnej regionu
- Wzrost konkurencyjności transportu kolejowego (komfort i bezpieczeństwo podróży, znaczące skrócenie czasu przejazdu)
- Ochrona środowiska naturalnego poprzez odciążenie turystycznych i uzdrowiskowych ośrodków od bardzo uciążliwego dla otoczenia ruchu samochodowego
- Aktywizacja regionu poprzez poprawę dostępności i osiągalności komunikacyjnej
- Usprawnienie międzynarodowego tranzytu kolejowego



Dziękuję za uwagę