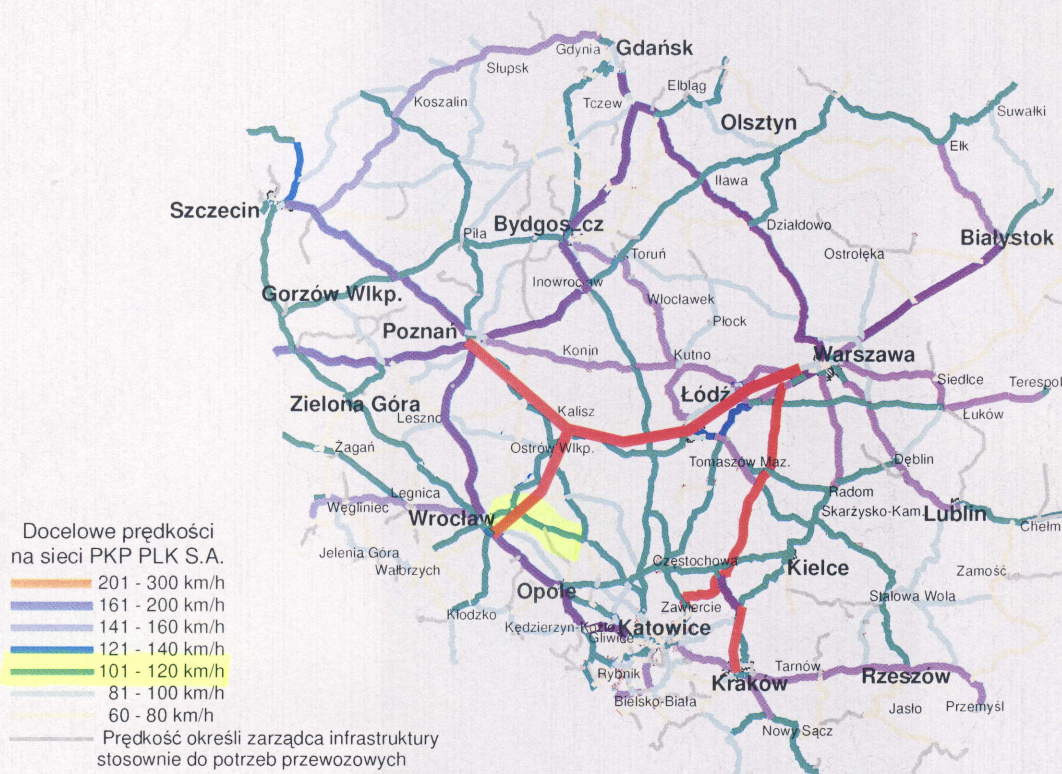


Rysunek 16. Prędkości na sieci kolejowej Polski – rok 2030 (przebieg linii dużych prędkości – orientacyjny)



Dla linii typowo regionalnych z ruchem pasażerskim przyjęte zostały zasadniczo dwa stopnie prędkości: 100 km/h i 80 km/h. Jedynie dla niewielkiej grupy linii z ruchem pasażerskim została przyjęta prędkość 60 km/h (odcinki linii górskich i podgórszych o bardzo trudnym układzie geometrycznym).

Nie określono prędkości dla linii nie ujętych w planie inwestycji zawartych w Master Planie. Dla linii tych prędkość będzie ustalana przez zarząd infrastruktury stosownie do ich znaczenia.

#### 4.3.2. Kolej dużych prędkości

W Polsce obecnie nie istnieje sieć linii kolejowych, po których wykonywane byłyby przewozy pociągami dużych prędkości. Najwyższy standard zapewniony jest obecnie na Centralnej Magistrali Kolejowej (CMK) łączącej Warszawę z Górnośląskim Okręgiem Przemysłowym oraz Krakowem. Linia ta jest obecnie przystosowana do prędkości 160 km/h, tylko na stosunkowo krótkim fragmencie do prędkości 200 km/h. Jednak prawie na całej długości istnieje możliwość dostosowania tej linii do prędkości 250 (300 km/h przy zmianie systemu zasilania).

Należy podkreślić, że relacja Warszawa – Kraków jest jedną z relacji międzyaglomeracyjnych o największej frekwencji. Wprowadzenie standardu kolei dużych prędkości dla tej relacji będzie zrealizowane poprzez modernizację Centralnej Magistrali Kolejowej oraz przebudowę połączenia CMK z Krakowem obejmującą modernizację odcinka Psary – Kozłów oraz budowę nowego odcinka Kozłów – Kraków Batowice.

Najważniejszym elementem przyszłej sieci kolei dużych prędkości będzie linia Wrocław/Poznań – Łódź – Warszawa dostosowana do prędkości nie mniejszej niż 300 km/h. Linia ta wpisuje się w pasma przyspieszonego rozwoju łącząc miasta o bardzo dużej dynamice, to jest Wrocław, Poznań, Łódź z Warszawą, stwarzając równocześnie szansę na dekompozycję sieci kolejowej i ukształtowanie nowoczesnego węzła kolejowego w Łodzi. Należy podkreślić, że budowa linii dużych prędkości, łączącej Wrocław i Poznań z Warszawą, pozwoli na przeznaczenie istniejącej