



PREZYDENT MIASTA PŁOCKA

Płock, dnia 15 sierpnia 2019 r.

dot. WOR.0001.8.2019.JK

Pan Artur Jaroszewski

**Przewodniczący Rady Miasta
Płocka**

Grzegorz Porek

W związku z planem pracy Rady Miasta Płocka przyjętym Uchwałą Nr 60/IV/2019 Rady Miasta Płocka z dnia 31 stycznia 2019 r., przekazuję niniejszym materiał na Sesję Rady w dniu 29 sierpnia 2019 r. w zakresie tematu "Perspektywy budowy nowej linii kolejowej łączącej Płock z Warszawą (w dwóch wariantach: przez CPK i przez Modlin)"

z wyrazami szacunku

Andrzej Nowakowski
PREZYDENT
Miasta Płocka
Andrzej Nowakowski

Otrzymują:

1. Adresat
2. WRM-V – a/a

URZĄD MIASTA PŁOCKA

Wydział Obsługi Rady Miasta
09-400 Płock, pl.Stary Rynek 1

15.08.2019 *ce*

**"Perspektywy budowy nowej linii kolejowej
łączącej Płock z Warszawą (w dwóch wariantach:
przez CPK i przez Modlin)"**

Płock, sierpień 2019 r.

Charakterystyka obecnego systemu kolejowego Płocka

Obecnie przebiegająca przez Płock linia kolejowa nr 33 Kutno – Brodnica łączy miasto z węzłami w Kutnie i Sierpcu. W mieście znajduje się dworzec kolejowy i stacja Płock Radziwie. Linie kolejowe dochodzą również do zakładów przemysłowych (m.in. do Fabryki Maszyn Żniwnych, PKN Orlen). Z Płocka odjeżdżają pociągi do Sierpca (10 kursów na dobę z czasem przejazdu od 38min do 43min) oraz Kutna (10 kursów z czasem przejazdu od 57min do 1h28min)¹. Płock obsługują Koleje Mazowieckie. Połączenia osobowe obsługiwane są przez szynobusy. W trakcie modernizacji linii kolejowej połączenia na trasie Płock – Kutno realizowane są zastępczą komunikacją autobusową.

Obecnie Płock, mimo swojego centralnego położenia jest niedostatecznie powiązany z głównymi ciągami komunikacyjnymi kraju. Skutkuje to sytuacją, w której miasto nie jest dostatecznie dostępne komunikacyjnie, w szczególności z punktu widzenia powiązań z Warszawą.

Uwarunkowania zewnętrzne – dokumenty planistyczne na poziomie krajowym, wojewódzkim i lokalnym

Na mocy ustawy z dnia 6 grudnia 2006 roku o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (Dz.U.2018.1307 t.j ze zm.) określone zostały zasady prowadzenia polityki rozwoju, podmioty prowadzące tę politykę oraz tryb współpracy między nimi. Ustawa ta wraz ze szczegółowym dokumentem – Załoženiami systemu zarządzania rozwojem Polski przyjętym przez Radę Ministrów dn. 27 kwietnia 2009 r. stanowią podstawę działań w obszarze zarządzania rozwojem Polski.

Zgodnie z treścią ustawy dokumentem określającym główne cele, wyzwania i kierunki rozwoju społeczno-gospodarczego kraju, z uwzględnieniem zasady zrównoważonego rozwoju, obejmujący okres co najmniej 15 lat jest **Długookresowa Strategia Rozwoju Kraju 2030. Trzecia Fala Nowoczesności (DSRK)** opracowana przez Ministerstwo Administracji i Cyfryzacji, przyjęty 5 lutego 2013 roku. Jednym z celów zawartych w Długookresowej Strategii Rozwoju Kraju jest zwiększenie dostępności terytorialnej Polski poprzez utworzenie zrównoważonego, spójnego i przyjaznego użytkownikom systemu transportowego. Cel ten przewiduje poprawę dostępności transportowej, zoptymalizowanie zarządzania transportem oraz wzrost nasycenia infrastrukturą drogową, kolejową oraz budowę nowych lotnisk. Załoženiem przyszłych działań powinno być skrócenie czasu oraz kosztów transportu i rozbudowa linii kolejowych.

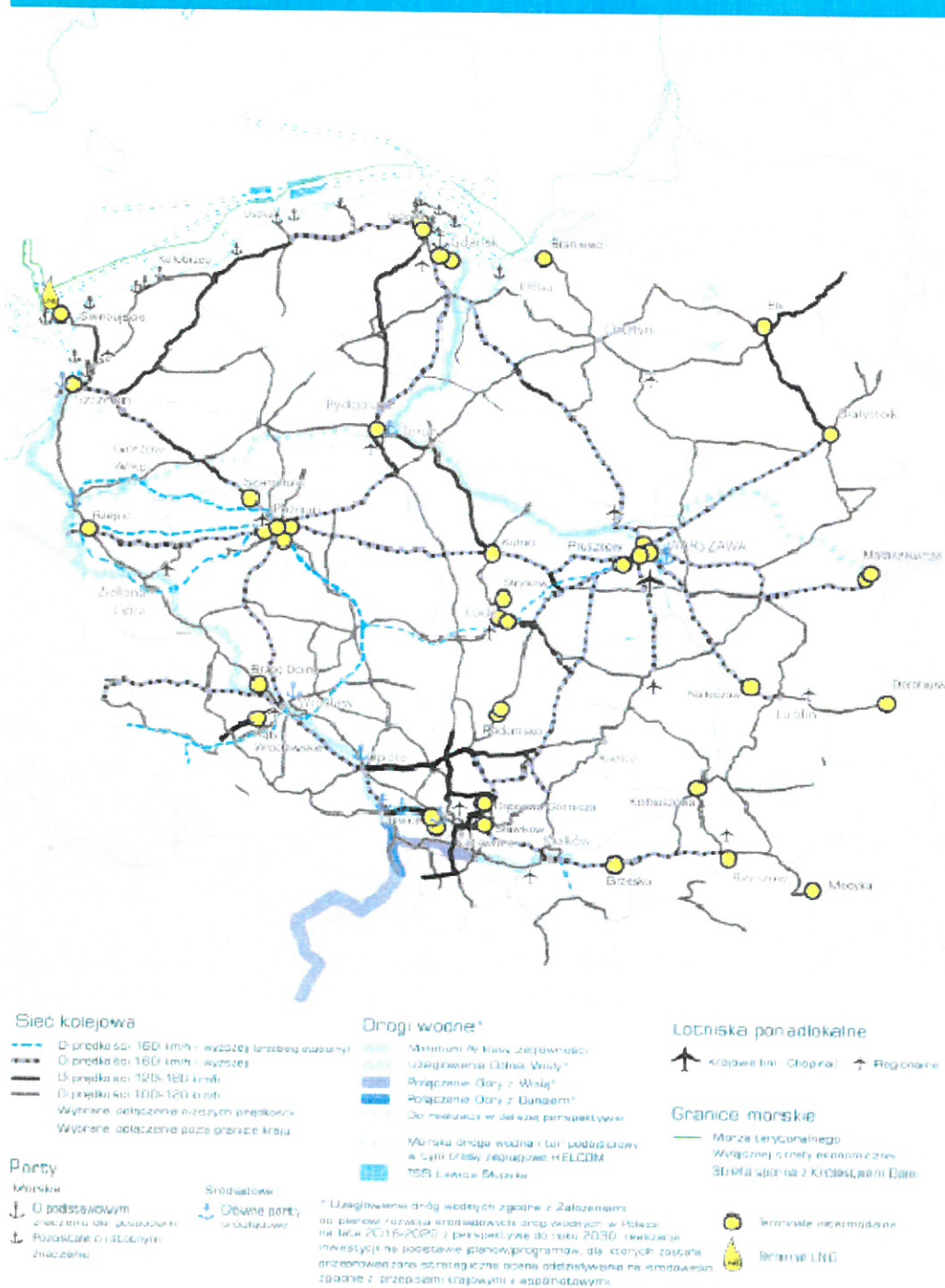
Aktualizacją średniookresowej strategii rozwoju kraju jest przyjęta Uchwałą Rady Ministrów z dnia 14 lutego 2017 r. **Strategia na rzecz odpowiedzialnego rozwoju** określająca nowy model rozwoju – suwerenną wizję strategiczną, zasady, cele i priorytety rozwoju kraju w wymiarze gospodarczym, społecznym i przestrzennym do 2020 r., w perspektywie do roku 2030 r.

Jednym ze zdefiniowanych w dokumencie celów jest **zwiększenie dostępności transportowej oraz poprawa warunków świadczenia usług związanych z przewozem towarów i pasażerów**. W odniesieniu do sieci kolei wsparcie publiczne będzie w najbliższych latach nakierowane m.in. na większe wykorzystanie potencjału transportu kolejowego w obszarze transportu międzynarodowego,

¹ Wg stanu na dzień 17.07.2019

regionalnego, między- i wewnątrz aglomeracyjnego, a także w zakresie przewozów intermodalnych w relacjach międzykontynentalnych. Z powyższym podejściem wiąże się zaniechanie podejmowania działań związanych z nowymi połączeniami kolejowymi, w tym także, co przedstawia poniższa grafika realizacji połączenia Płock – Modlin – Warszawa.

Rysunek 17. Sieć kolejowa 2030, lotniska, porty i drogi wodne

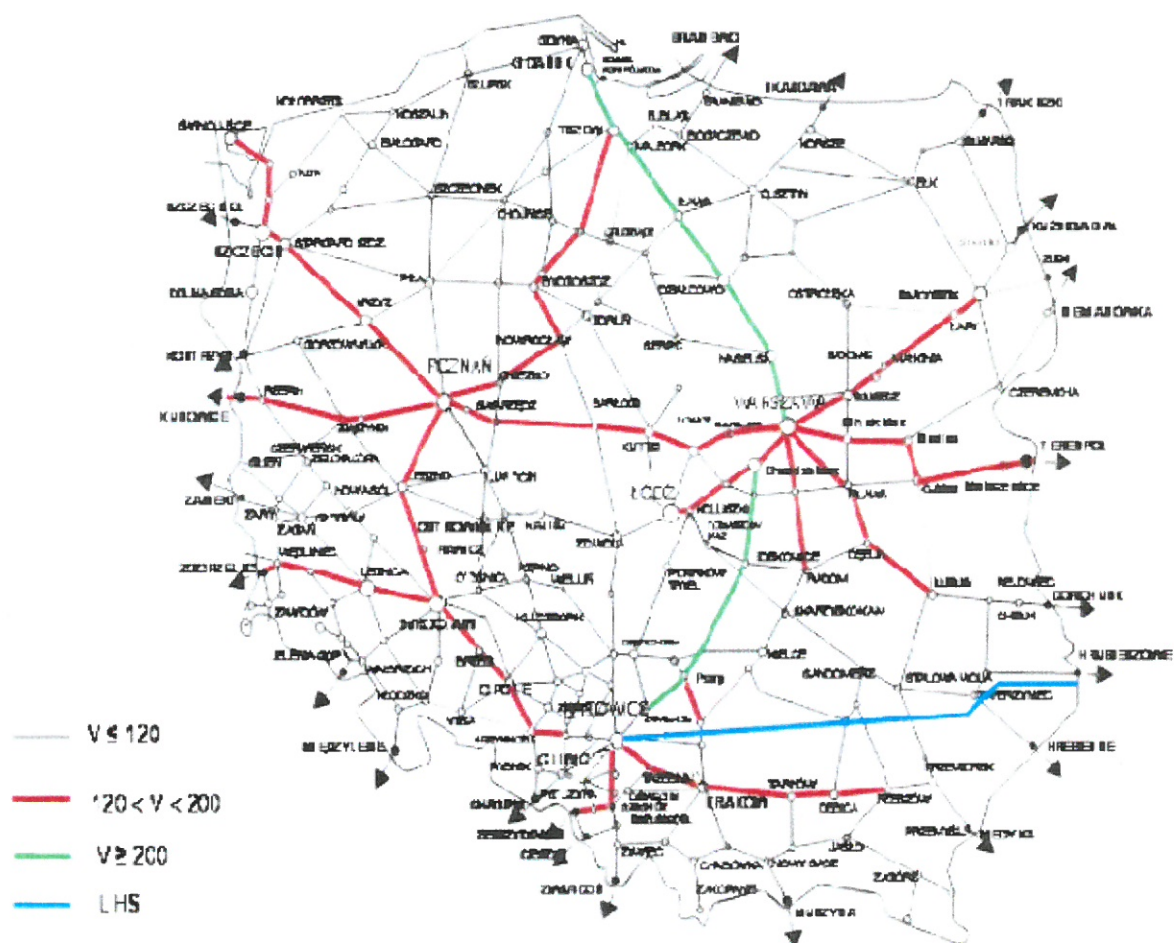


Rysunek 1 Sieć kolejowa, lotniska, porty i drogi wodne przewidziane do realizacji do roku 2030 w Strategii na rzecz odpowiedzialnego rozwoju

Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku) przyjęta 22 stycznia 2013 r. przez Radę Ministrów to dokument, który wyznacza najważniejsze kierunki rozwoju transportu w

Polsce. Strategia dotyczy wszystkich sektorów transportu: drogowego, kolejowego, lotniczego, morskiego i wodnego śródlądowego, miejskiego oraz intermodalnego.

W obszarze rozwoju sieci kolejowej strategicznym zadaniem jest wzmocnienie roli transportu kolejowego w zintegrowanym systemie transportowym kraju. W tym celu niezbędne będzie podjęcie działań, które wpłyną pozytywnie na podniesienie konkurencyjności kolei w stosunku do innych rodzajów transportu, mierzonej czasem przejazdu, komfortem podróży i poziomem bezpieczeństwa. Zadanie to będzie jednakże realizowane poprzez inwestycje z wykluczeniem połączenia Płock – Modlin – Warszawa, przynajmniej w perspektywie do roku 2020, dla którego przedstawiono następującą prognozę:



Rysunek 2 Planowany układ sieci kolejowej w roku 2020 określony w Strategii rozwoju transportu

Uszczegółowieniem priorytetów transportowych zawartych w Strategii Rozwoju Transportu jest Dokument Implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku). Rząd przyjął go 13 października 2014 r.

Dokument Implementacyjny uszczegóławia SRT przez określenie celów operacyjnych, jakie Polska musi osiągnąć w latach 2014-2023 w różnych gałęziach transportu, korzystając ze wsparcia funduszy UE. Jest to więc kompleksowy plan strategiczny inwestycji transportowych, wymagany przez Komisję Europejską.

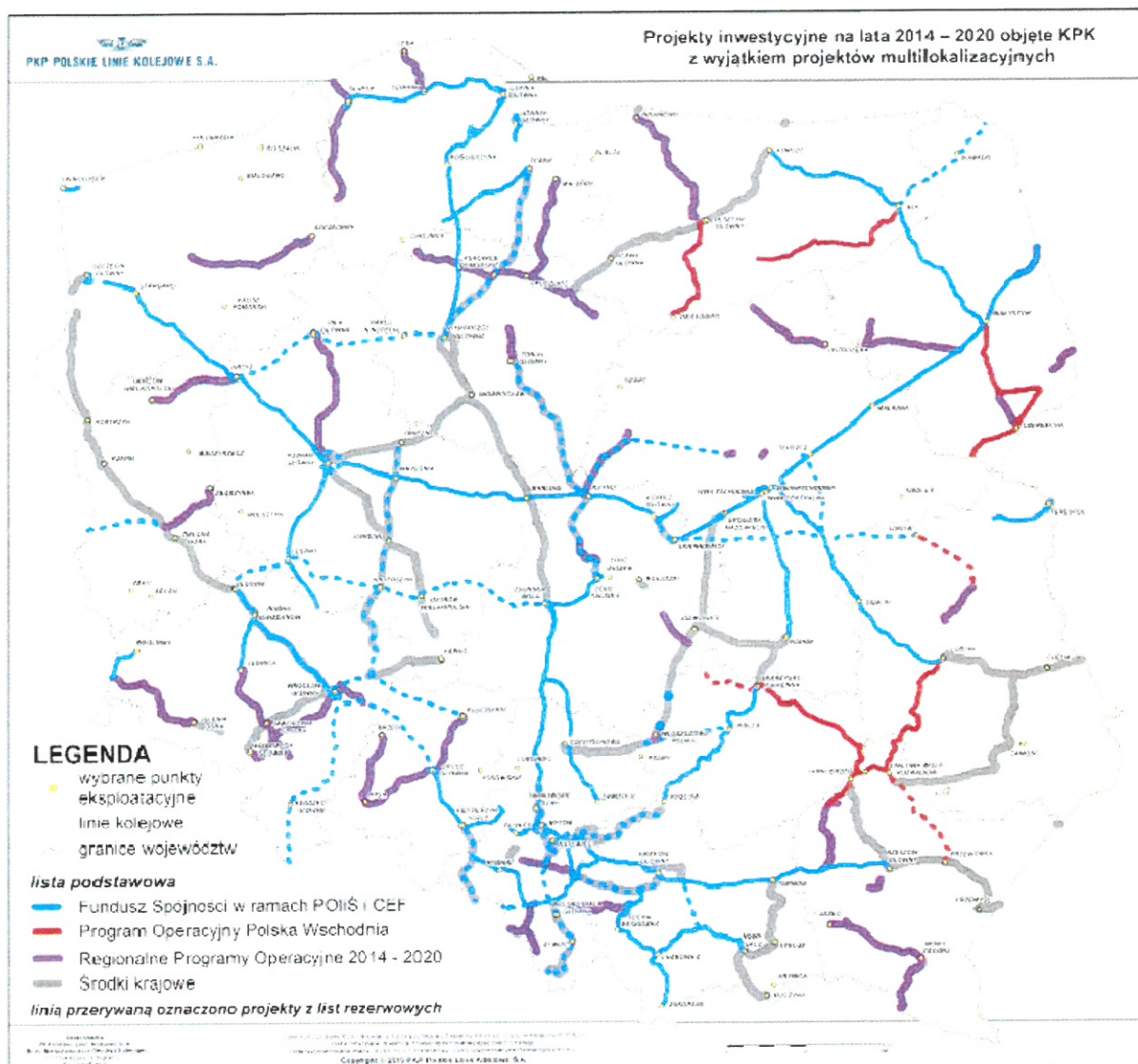
W oparciu o zapisane w dokumencie planowane rezultaty oraz kryteria wyboru projektów, powstała lista inwestycji, które będą mogły otrzymać wsparcie unijne z Programu Infrastruktura i Środowisko 2014-2020, Programu Polska Wschodnia 2014-2020 oraz Funduszu Łącząc Europę. Dostępne środki nie wystarczą jednak na sfinansowanie wszystkich wymienionych na liście projektów. Część z nich będzie realizowana po 2020 r.

W oparciu o ustalone cele operacyjne, zostały opracowane kryteria wyboru projektów inwestycyjnych pod względem hierarchiczności ich wykonania. Należy wspomnieć, że w dokumencie implementacyjnym została zawarta ważna dla Płocka inwestycja pod nazwą „Budowa nowej linii kolejowej w relacji Modlin-Płock”, jednakże zajmuje ona dalekie, 56 miejsce (z łącznej liczby 62) na utworzonej liście priorytetów projektów kolejowych o znaczeniu krajowym. Miejsce to oznacza budowę tak potrzebnej linii kolejowej w odległym czasie, co w porównaniu z problemami transportowymi mieszkańców Płocka jest niewystarczającym rozwiązaniem koncepcyjnym

Programem wieloletnim obejmującym inwestycje na liniach kolejowych jest **Krajowy Program Kolejowy**, realizujący strategię przyjęte przez Radę Ministrów, w tym Strategię Rozwoju Kraju 2020 oraz Strategię Rozwoju Transportu do 2020 z perspektywą do 2030 roku. Program obowiązuje do roku 2023, czyli do momentu, w którym kończy się możliwość dofinansowania projektów w ramach perspektywy finansowej Unii Europejskiej na lata 2014-2020. Dokument określa wielkość i źródła finansowania (w tym środki z UE oraz środki krajowe), a także stanowi podstawę dla zapewnienia finansowania inwestycji zgodnie z ustawą o finansach publicznych. Krajowy Program Kolejowy zastąpił Wieloletni Program Inwestycji Kolejowych. Pierwsza wersja KPK przyjęta została przez Radę Ministrów w dniu 15 września 2015 r. Od czasu uchwalenia programu miało miejsce sześć jego aktualizacji, z których ostatnia podjęta została w dniu 19 lutego 2019 r. Celem tej aktualizacji było zwiększenie środków na realizację przedsięwzięć konkursowych współfinansowanych w ramach instrumentu finansowego „Łącząc Europę”.

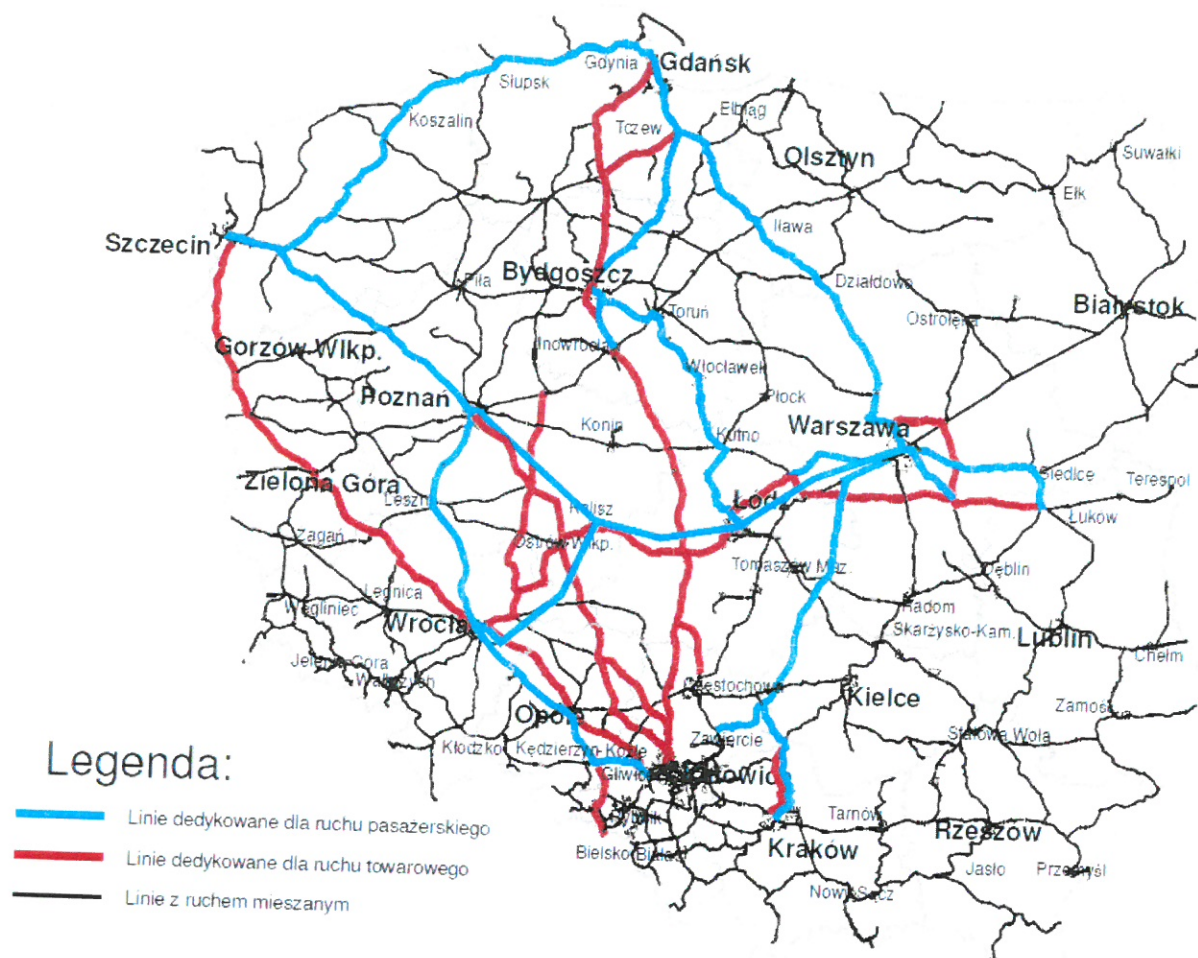
W lipcu 2018 r. w piśmie do Ministra Infrastruktury oraz Prezesa Zarządu PKP S.A. Prezydent Miasta zwrócił się z wnioskiem o wpisanie do Krajowego Programu Kolejowego budowy nowej przeprawy kolejowej lub drogowo – kolejowej dla Płocka. W otrzymanej z Ministerstwa infrastruktury odpowiedzi poinformowano, iż w związku z rozdysponowaniem wszystkich dostępnych w ramach Krajowego Programu Kolejowego środków nie ma możliwości wpisania dodatkowego zadania nowego mostu w Płocku, jak również przesunięcia projektu budowy linii kolejowej Modlin – Płock z listy rezerwowej na podstawową.

Pomimo naszych usilnych starań w Uchwale Rady Ministrów z dnia 19 lutego 2019 r. obie inwestycje, tj. przebudowa linii nr 33 jak i budowa połączenia kolejowego Modlin – Płock znalazły się na odległych pozycjach 145 i 146 listy projektów podstawowych i rezerwowych CEF i POIiŚ finansowanych z Funduszu Spójności.



Rysunek 3 Inwestycje infrastrukturalne zawarte w Krajowym Programie Kolejowym

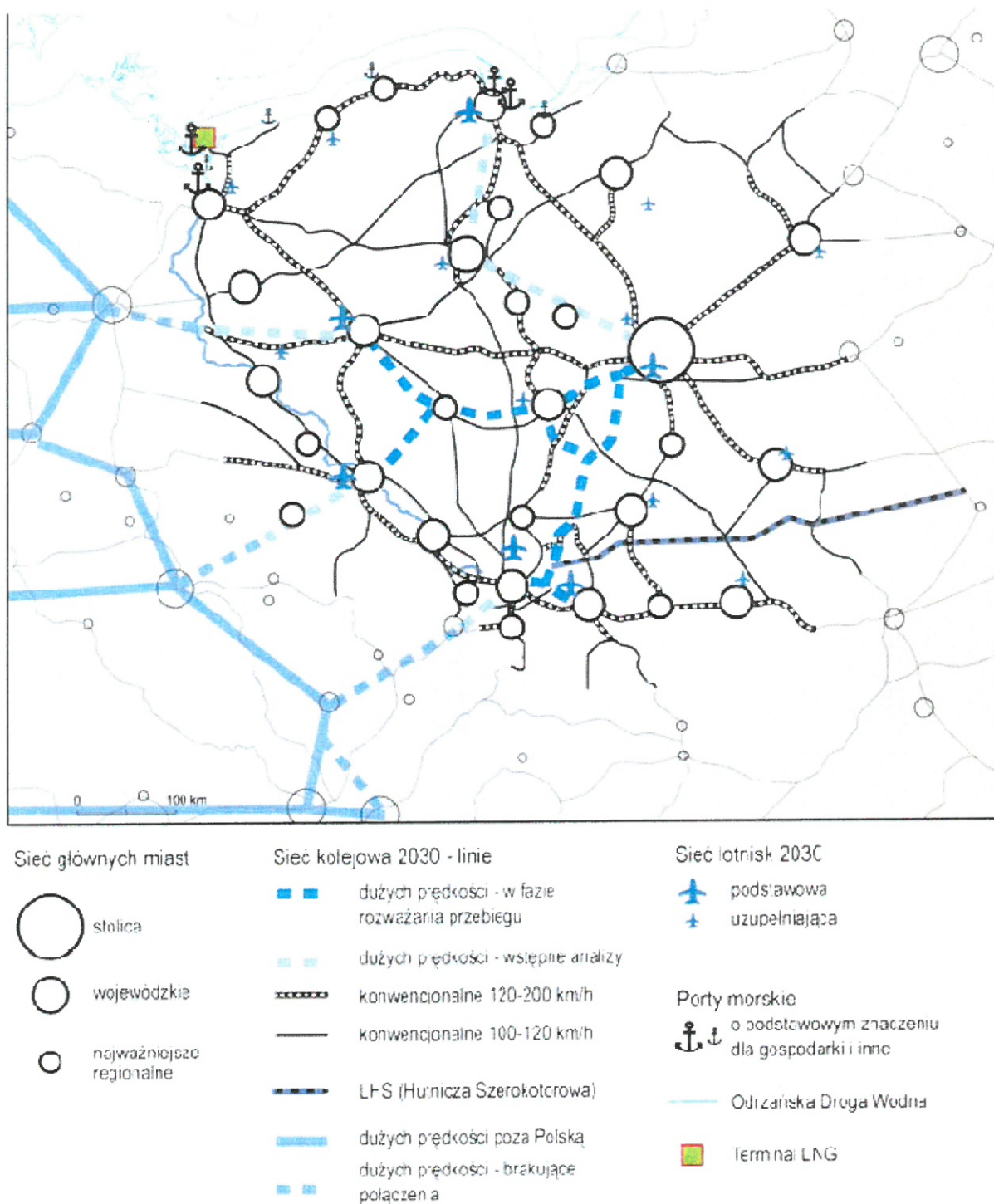
Master Plan dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku z założenia miał być kluczowym rządowym dokumentem strategicznym w sektorze transportu kolejowego, kierującym działania organów administracji publicznej oraz uczestników rynku kolejowego w Polsce. Opracowany w sierpniu 2008 roku na zlecenie Ministerstwa Infrastruktury dokument miał jednak bardzo ogólny charakter, a w jego zapisach nie przewidziano realizacji budowy linii Płock – Modlin – Warszawa.



Rysunek 4 Docelowa sieć linii kolejowych w Polsce w 2030 roku ujęta w Master planie dla transportu kolejowego

13 grudnia 2011 roku decyzją Rady Ministrów została przyjęta uchwała Nr 239/2011 w sprawie przyjęcia **Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 (KPZK)** stanowiącej najważniejszy dokument strategiczny kraju pod względem przestrzenno-urbanistycznym, kreujący ład przestrzenny. Przedstawiono w nim wizję zagospodarowania przestrzennego kraju w perspektywie najbliższych dwudziestu lat, określono cele i kierunki polityki zagospodarowania kraju służące jej urzeczywistnieniu oraz wskazano zasady oraz mechanizmy koordynacji i wdrażania publicznych polityk rozwojowych mających istotny wpływ terytorialny. Tym samym KPZK 2030 ma wiele cech strategii ogólnorozwojowej, łącząc elementy zagospodarowania przestrzennego z czynnikami rozwoju społeczno-gospodarczego. W ramach prac nad tworzeniem dokumentu prowadzone były konsultacje z wieloma podmiotami, które związane są z zagospodarowaniem przestrzennym kraju m.in. z samorządami. Miasto Płock wносило swoje uwagi na każdym etapie powstawania dokumentu. Ostateczne zapisy dokumentu przedstawiały wizję rozwoju Płocka jako miasta o znaczeniu regionalnym z dobrze rozwiniętą infrastrukturą komunikacyjną przewidując m.in. przeprowadzenie drogi ekspresowej S10 po nowym śladzie, bliżej naszego miasta.

W KPZK ujęta została także wizja rozwoju transportu kolejowego, w której przewidziane zostało m.in. przeprowadzenie wstępnych analiz dla połączenia Warszawa – Bydgoszcz o charakterze kolei dużych prędkości, wyznaczonego przez Płock.



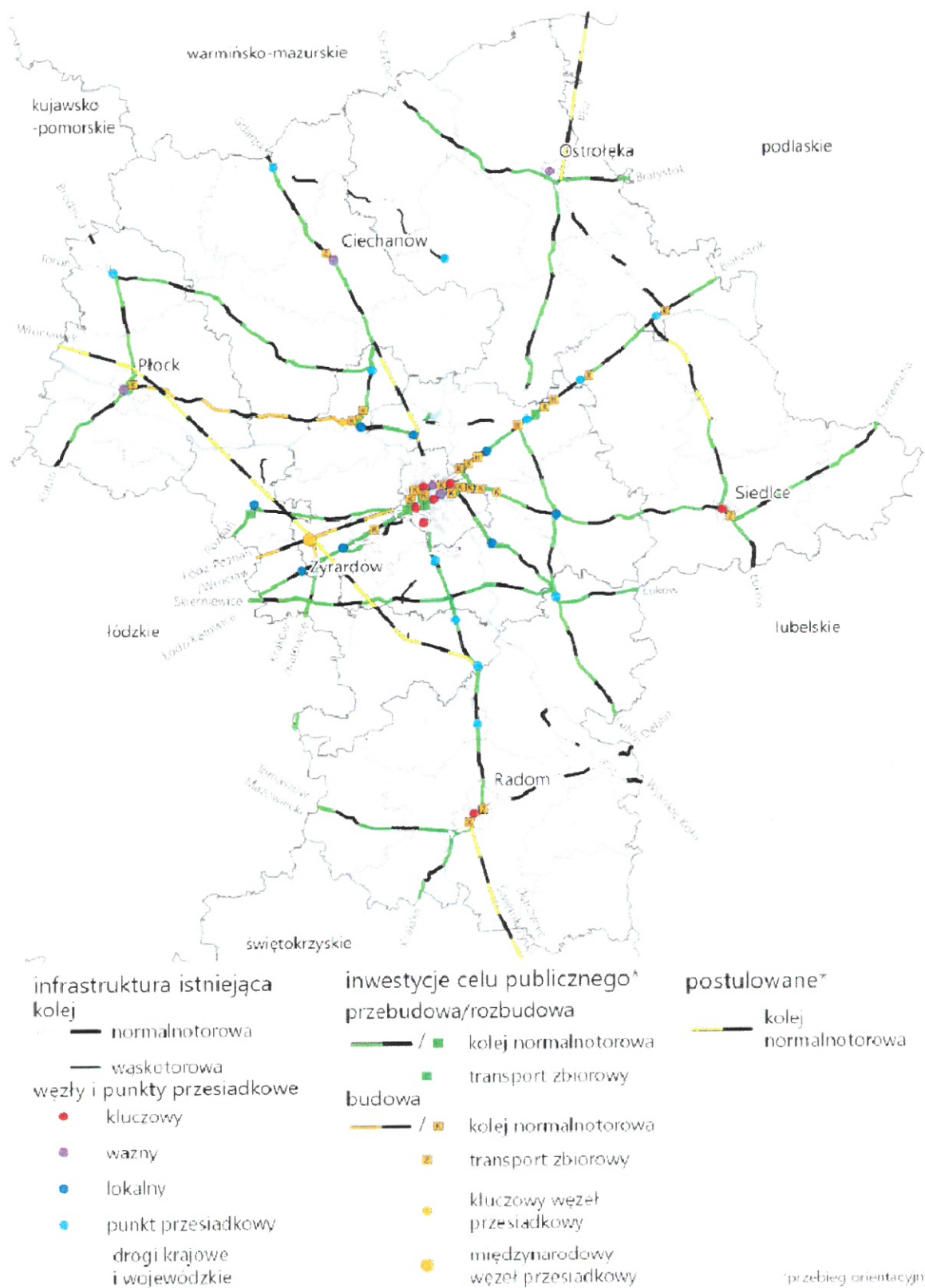
Rysunek 5 Wizja kształtowania podstawowych elementów sieci kolejowej 2030 w KPZK 2030

W dniu 4 czerwca 2013 r. Rada Ministrów przyjęła Plan działań służący realizacji koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030. Do najważniejszych obszarów, w których przewiduje się podjęcie działań należą: zintegrowanie systemu planowania rozwoju, uporządkowanie przepisów regulujących system planowania przestrzennego oraz wzmocnienie instytucji i jakości planowania przestrzennego. Dalsze prace związane z wdrażaniem KPZK 2030 zostały skierowane zatem na budowę kompleksowego modelu współpracy administracji rządowej i samorządowej dotyczącego ładu przestrzennego.

Ustalenia koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju stanowią podstawę do zapisów planów zagospodarowania województw, w przypadku województwa mazowieckiego jest to **Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Mazowieckiego**, przyjęty 19 grudnia 2018 roku uchwałą nr 22/18 Sejmiku Województwa Mazowieckiego w sprawie Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Mazowieckiego. Plan określa zasady organizacji przestrzennej województwa, w szczególności rozmieszczenie inwestycji pożytku publicznego o znaczeniu ponadlokalnym, uwarunkowania rozwoju przestrzennego oraz wpływu na zachowania przestrzenne. W Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Mazowieckiego wskazane zostały najważniejsze inwestycje konieczne do zrealizowania w najbliższych latach.

W zakresie systemu kolejowego na obszarze województwa mazowieckiego w planie uwzględniono m.in. budowę linii kolejowej Mazowiecki Port Lotniczy Warszawa/Modlin – Płock oraz przebudowę/remont linii kolejowej nr 33 na odcinku Kutno – Płock – Sierpc. Wśród rekomendacji i postulatów dotyczących kierunków zagospodarowania przestrzennego województwa znajdują się m.in.:

- W zakresie modyfikacji układu korytarzy sieci TEN_T w Planie postuluje się uzupełnienie sieci kompleksowej o połączenia kolejowe Płock – Kutno (-Łódź) oraz (Bydgoszcz – Toruń -) Włocławek – Płock – Modlin (-Warszawa).
- Ujęcie w dokumentach podmiotów realizujących politykę przestrzenną województwie sporządzenie studialnej dokumentacji projektowej m.in. studiów wariantowych dot. przebiegu i charakteru planowanych linii kolejowych na kierunku Modlin/CPK – Płock – Włocławek we wspólnym korytarzu z planowaną drogą S10 w sąsiedztwie Płocka – zgodnie z ustaleniami z KPZK 2030 oraz koncepcji przygotowania i realizacji inwestycji Port Solidarność – Centralny Port Komunikacyjny dla Rzeczypospolitej Polskiej, a także zapewnienie dostępności i bezpieczeństwa komunikacji kolejowej w obszarze funkcjonalnym Płocka poprzez budowę przystanku Płock Śródmieście w rejonie ul. Kilińskiego oraz budowę towarowej obwodnicy kolejowej z nowym mostem na Wiśle(po decyzji co do przebiegu linii na kierunku Warszawa – Płock – Włocławek).



Rysunek 6 Rozwój systemu transportu kolejowego i zbiorowego województwa mazowieckiego ujęty w Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Mazowieckiego

Strategia Rozwoju Województwa Mazowieckiego do 2030 roku przyjęta Uchwałą nr 158/13 Sejmiku Województwa Mazowieckiego z dnia 28 października 2013 r. jest dokumentem, którego zapisy wpływają na kształt przyszłego rozwoju przez określenie długookresowych procesów rozwojowych w regionie. Jednym ze zdefiniowanych w dokumencie celów strategicznych jest poprawa dostępności i spójności terytorialnej regionu oraz kształtowanie ładu przestrzennego. W dziedzinie transportu priorytetem w okresie realizacji Strategii będzie stwarzanie warunków zachęcających do korzystania z najmniej uciążliwych dla przestrzeni, środowiska i mieszkańców środków transportu. W skali międzynarodowej, istotne znaczenie będzie miał rozwój infrastruktury wchodzącej w skład transeuropejskich sieci transportowych TEN-T. Rozwój transportu kolejowego będzie miał kluczowe znaczenie w skali regionu. Potencjał tej gałęzi powinien zostać zwiększony poprzez modernizację i rozbudowę infrastruktury liniowej i punktowej (dworce, przystanki) oraz poprawę standardów jej utrzymania. Działaniami naprawczymi należy objąć wymagające renowacji linie o znaczeniu lokalnym i regionalnym, co umożliwi rozwój spójnej sieci przewozów kolejowych.

W ramach kierunków działań zmierzających do poprawy dostępności Płocko – ciechanowskiego OSI wskazano poprawę połączenia komunikacyjnego Płocka z OMW oraz budowę układu obwodowego (kolejowego i drogowego) w celu eliminacji transportu ładunków niebezpiecznych z centrum Płocka.

Strategia Zrównoważonego Rozwoju Miasta Płocka do 2030 roku przyjęta Uchwałą Nr 810/XLIX/2018 Rady Miasta Płocka z dnia 28 czerwca 2018 roku jest dokumentem kierunkowym, stanowiącym podstawę do podejmowania skoordynowanych działań na rzecz rozwoju miasta w aspekcie społecznym, gospodarczym i technicznym. Wśród zdefiniowanych w dokumencie celów strategicznych wskazane zostało *Lobbowanie na rzecz rozwoju zewnętrznej infrastruktury transportowej – połączeń kolejowych i drogowych, w tym bezpośredni dostęp do drogi ekspresowej S10, bezpośrednie połączenie kolejowe z Warszawą oraz połączenia z lotniskiem międzynarodowym (cel szczegółowy 2.6.2) oraz Wyprowadzenie tranzytowego ruchu towarowego poza tereny zurbanizowane, w tym transportu materiałów niebezpiecznych (cel szczegółowy 2.6.5).*

Opracowując **Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Płocka** w ramach określenia wewnętrznego układu komunikacyjnego miasta uwzględniono układ zewnętrznych włączeń transportowych. Studium zostało przyjęte Uchwałą Nr 565/XXXIII/2013 Rady Miasta Płocka z dnia 26 marca 2013 roku. Wprowadzone rozwiązania zawarte w tej uchwale pozwalają w sposób optymalny ukierunkować ruch samochodowy i kolejowy z wykorzystaniem zewnętrznych włączeń do sieci krajowej poprzez drogę ruchu bezkolizyjnego S10 oraz linię kolejową Płock – Modlin.

Perspektywy realizacji inwestycji kolejowych dla Płocka

Trasa kolejowa Modlin-Płock

W listopadzie 2011 roku opracowane zostało *Wstępne Studium Wykonalności* dla budowy linii kolejowej Modlin-Płock, zlecone przez Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego. Według przedstawionych w dokumencie założeń budowa linii kolejowej na podmiotowym odcinku wpłynęłaby stymulująco na obszary znajdujące się w otoczeniu trasy. Można założyć, że ze względu na ekonomiczność działalności linii kolejowej oraz obniżenie kosztów przejazdu trasa ta byłaby często

wykorzystywana przez mieszkańców, szczególnie ze względu na położenie na trasie Mazowieckiego Portu Lotniczego oraz bliskość Warszawy.

Budowa linii kolejowej Modlin-Płock znacznie wpłynie na wzrost aktywności społecznej i zawodowej mieszkańców poprzez zwiększenie mobilności oraz usprawnienie przepływu osób. Poprzez zwiększenie wartości terenów inwestycyjnych na trasie linii kolejowej możliwa jest rozbudowa terenów.

Lokalizacja w Płocku dużych zakładów przemysłowych oraz umiejscowienie miasta na turystycznym szlaku Polski generuje potrzebę wprowadzenia nowych rozwiązań komunikacyjnych ze względu na stale wzrastający ruch pojazdów. Dodatkowo poprzez umiejscowienie w Płocku zakładów rafineryjnych PKN Orlen przez miasto dokonuje się transport materiałów niebezpiecznych, co w znacznej mierze generuje ruch.

Należy zaznaczyć, że linia kolejowa jako środek transportu zbiorowego przyczyni się do zmniejszenia liczby mieszkańców podróżujących prywatnymi środkami transportu, co efektywnie wpłynie na stan środowiska naturalnego poprzez zmniejszenie liczby emisji spalin.

We wstępnym studium wykonalności zaprezentowano przebieg 4 korytarzy wraz z opisem 6 wariantów przebiegu trasy. W zależności od rozpatrywanego wariantu dokonana wycena wskazywała łączny koszt między 1,599 a 1,877 mld zł. Mając na uwadze, iż dokument ten powstał w 2011 r., w momencie, w którym nastąpi realizacja zadania należy się spodziewać aktualizacji tej wyceny.

Perspektywa realizacji przedmiotowej inwestycji oddala się jednak nie tylko z uwagi na znaczny koszt, ale i umiejscowienie jej na liście priorytetów w dokumencie ustanawiającym ramy finansowe oraz warunki realizacji zamierzeń państwa w zakresie inwestycji kolejowych. W Uchwale Nr 17/2019 Rady Ministrów z dnia 19 lutego 2019 r. zmieniającej uchwałę w sprawie ustanowienia Krajowego Programu Kolejowego do 2023 roku budowa połączenia kolejowego Modlin – Płock znalazła się na pozycji 146 listy projektów podstawowych i rezerwowych CEF i POIiŚ finansowanych z Funduszu Spójności. W Dokumencie Implementacyjnym do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.) projekt znalazł się na liście projektów o znaczeniu krajowym, której beneficjentem jest PKP PLK S.A. Inwestycja jest wpisana do Kontraktu terytorialnego dla Województwa Mazowieckiego na listę przedsięwzięć warunkowych, których realizacja jest uzależniona między innymi od dostępności środków finansowych. W 2012 roku Samorząd Województwa Mazowieckiego podjął próbę zawarcia porozumienia z PKP PLK S.A. w celu opracowania dokumentów przedprojektowych dla inwestycji, jednak w 2013 roku PKP PLK S.A. odstąpiły od jego podpisania.

Zgodnie z informacją przekazaną od Marszałka Województwa Mazowieckiego w piśmie z dn. 12 lutego 2019 r., „przy okazji prac związanych z realizacją zadania pn. *Budowa odcinka linii kolejowej od stacji Modlin do Mazowieckiego Portu Lotniczego (MPL) Warszawa/Modlin oraz budowa stacji kolejowej mazowiecki Port Lotniczy (MPL) Warszawa/Modlin* w dokumentach przedprojektowych (docelowo w dokumentach projektowych) przewidziane zostały na wniosek Województwa rozwiązania techniczne umożliwiające w przyszłości przedłużenie linii kolejowej w kierunku Płocka. Zadania to realizuje PKP PLK S.A. jako inwestor z dofinansowaniem pochodzącym z Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Mazowieckiego na lata 2014-2020 – wartość wstępna projektu to ok. 154,5 mln zł, z czego ok. 123 mln zł stanowi dofinansowanie z UE. Województwo

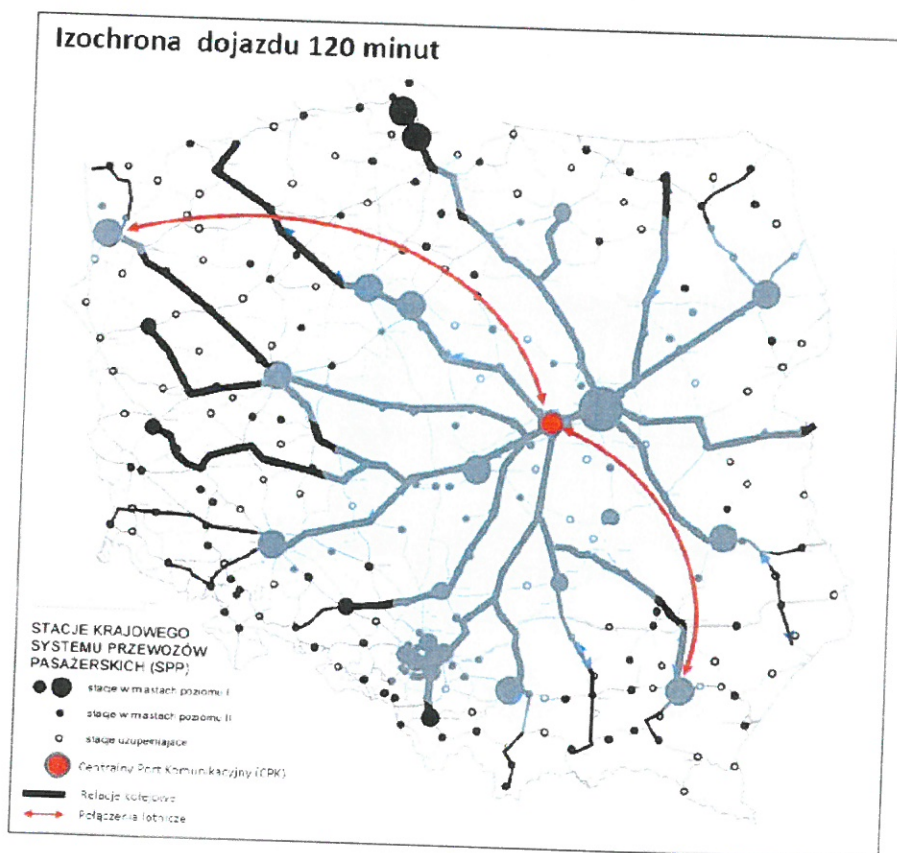
przekazuje środki PKP PLK S.A. na sfinansowanie dokumentacji przedprojektowej, zgodnie z zawartym w 2016 roku porozumieniem o współpracy.”

Budowa linii kolejowej w ramach Centralnego Portu Komunikacyjnego

Przyjęta uchwałą nr 173/2017 Rady Ministrów z dnia 7 listopada 2017 r. *Koncepcja przygotowania i realizacji inwestycji Port Solidarność – Centralny Port Komunikacyjny dla Rzeczypospolitej Polskiej* zakłada realizację dwóch komponentów: lotniskowego i kolejowego. W ramach komponentu kolejowego przewiduje się stworzenie ogólnokrajowego systemu międzyregionalnych kolejowych przewozów pasażerskich, obejmujących obszar całego państwa, którego głównym węzłem będzie CPK. Ujęty w *Koncepcji* scenariusz rozbudowy sieci kolejowej w ramach I etapu przewiduje m.in. budowę linii kolejowej CPK – Płock – Włocławek, dzięki czemu nasze miasto zyska korzystniejsze połączenie z siecią kolejową zarówno w kierunku CPK i dalej Warszawy jak i pozostałych rejonów kraju.

Etap 1 - 2025

- Wschód**
 CPK- Warszawa – Ostrołęka –
 Pisz- Giżycko
 CPK- Warszawa – Białystok-
 Suwałki
 CPK- Warszawa – Terespol
 Erześć BL
 CPK- Warszawa – Lublin-
 Zamość- Tomaszów
 Lunekki/Chelm
Zachód
 CPK- Piotrków Trybunalski –
 Częstochowa – Opole
 CPP- Łódź – Sieradz- Wrocław-
 Jelenia Góra/Zgorzelec
 CPPK Łódź Kalisz – Leszno
 Głogów- Zielona Góra
 CPK – Łowicz- Poznań –Gorzów
 wlkp.
 CPK-Łódź –Kalisz –Pleszew –
 Poznań-Szczecin
Północ
 CPK- Płock- Włocławek- Toruń
 Bydgoszcz – Szczecinek –
 Białogard- Koszalin
 CPK – Warszawa – Gdańsk
 CPK – Warszawa – Olsztyn
Południe
 CPK- Opoczno –Sancomierz-
 Rzeszów
 CPK- Opoczno –Końskie- Kielce-
 Busko Zdrój – Tarnów –Nowy
 Sącz
 CPK – Kraków
 CPK –Zawiercie- Katowice
 Bielsko Biala/Gliwice/Rybnik

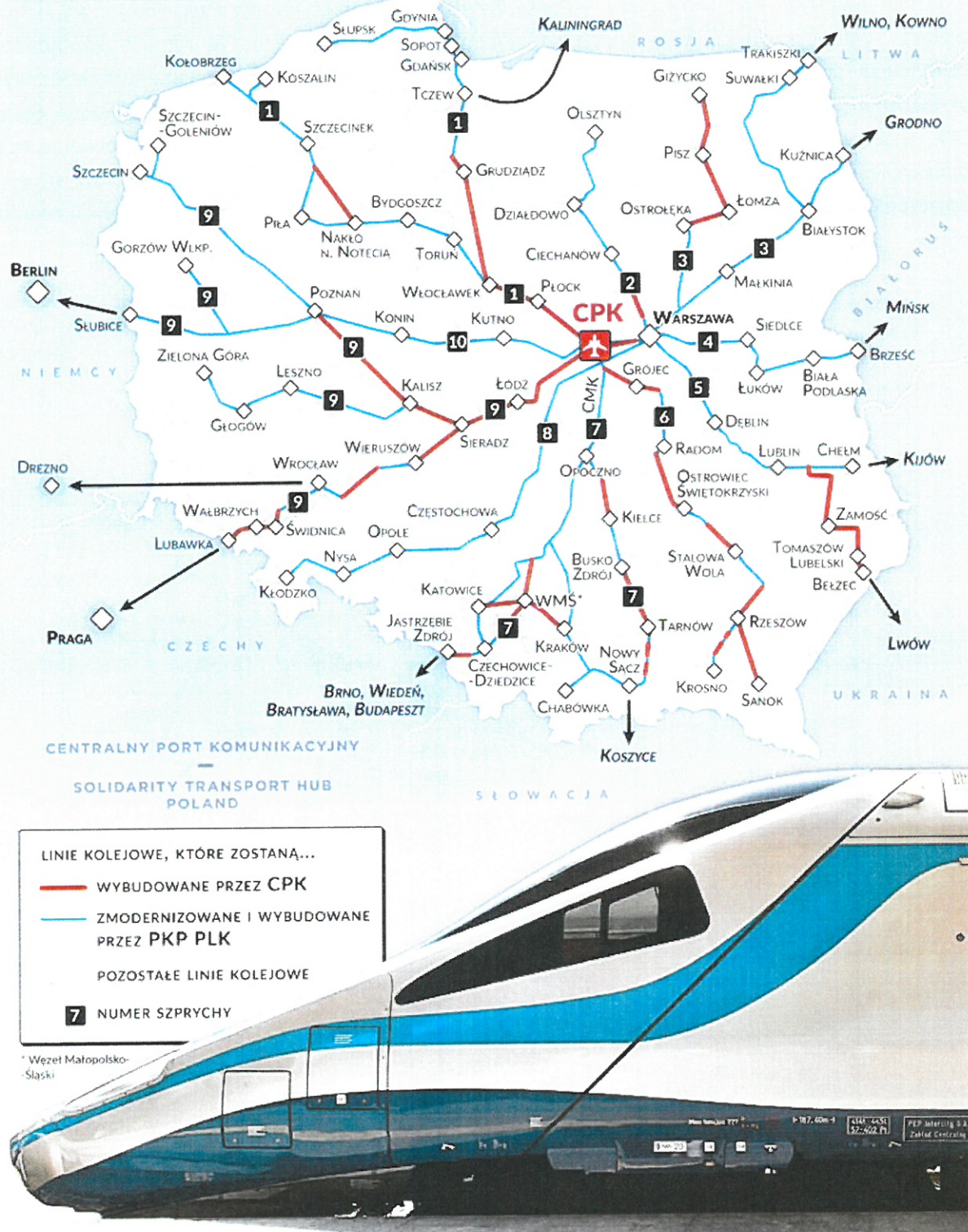


Rysunek 7 Etap I komponentu kolejowego CPK ujęty w *Koncepcji przygotowania i realizacji inwestycji Port Solidarność – Centralny Port Komunikacyjny dla Rzeczypospolitej Polskiej*

Zgodnie z ogłoszonymi przez Spółkę CPK założeniami programu budowy i modernizacji linii kolejowych na potrzeby CPK zakłada realizację 10 tzw. szprych kolejowych, składających się z odcinków nowych sieci (realizowanych przez Spółkę CPK) oraz z wyremontowanych lub zmodernizowanych odcinków istniejącej infrastruktury (realizowanych przez PKP PLK S.A.)

10 szprych do lotniska

INWESTYCJE KOLEJOWE W RAMACH PROGRAMU CPK



Rysunek 8 Inwestycje kolejowego w ramach programu CPK, źródło: https://twitter.com/STH_Poland

Usystematyzowanie opisanej w *Koncepcji* sieci planowanych linii kolejowych, polegające na określeniu ich numerów, nazwy oraz przybliżonej łącznej długości znalazło z kolei odzwierciedlenie w przyjętym przez Radę Ministrów w dniu 29 kwietnia br. rozporządzeniu zmieniającym rozporządzenie w sprawie wykazu linii kolejowych o znaczeniu państwowym. Do tego wykazu włączona została m.in. projektowana nowa linia kolejowa nr 5 o nazwie: Korytów – Centralny Port Komunikacyjny – Płock – Grudziądz.

Zgodnie z pozyskaną z Ministerstwa Infrastruktury informacją (pismo do pana Marka Opioty – Posła na Sejm RP z dnia 15 maja 2019 r.), „planowanie trasy nowej linii kolejowej nr 5, w tym jej przebiegu przez miasto Płock znajduje się na etapie analizy wariantów trasowania i będzie w toku dalszych prac uszczegóławiane z uwagi na konieczność przeprowadzenia dokładnych analiz technicznych, ekonomicznych, geologicznych i środowiskowych. Podkreślenia wymaga przy tym fakt, że (...) ukierunkowanie *Koncepcji* na rozwój ogólnokrajowego systemu międzyregionalnych, szybkich kolejowych przewozów pasażerskich, jak również będący jego pochodną obecnie zakładany (jako punkt wyjścia dla dalszych prac analitycznych) przebieg linii na północnych obrzeżach miasta (w tym bezpośrednio na północ od kombinatu PKN Orlen S.A.) nie przewiduje konieczności przekraczania Wisły w Płocku, bądź jego bliskich okolicach. Przedmiotem analiz będzie natomiast kwestia ewentualnego prowadzenia ruchu towarowego po liniach przeznaczonych do obsługi CPK (zwłaszcza w zakresie rodzaju pociągów i przewożonych towarów oraz określenia okien czasowych, w których ich ruch byłby możliwy).”

Działania samorządu Płocka

Samorząd Miasta Płocka mając na względzie komfort życia oraz rozwój gospodarczy miasta w ostatnich latach podjął wiele działań mających na celu poprawę zewnętrznej infrastruktury miasta. Budowa dróg poza terenami gminy czy budowa sieci kolejowych nie są zadaniami własnymi gminy, w tym celu Samorząd Miasta Płocka niejednokrotnie zwracał się do organów odpowiedzialnych za realizację powyższych działań.

Działania ukierunkowane na zwiększenie sprawności układu komunikacyjnego Płocka obejmują m.in.:

- udział w konsultacjach dotyczących wnioskowania oraz opiniowanie dokumentów strategicznych ujmujących kompleksowy rozwój infrastruktury komunikacyjnej;
- występowanie do administracji rządowej z postulatami uwzględnienia problematyki infrastruktury komunikacyjnej Płocka w przyszłych działaniach strategicznych;
- udział w pracach włączających miasto Płock w Strategię Mazowsza i Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Mazowieckiego;
- opracowanie i uchwalenie Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Płocka z uwzględnieniem docelowego układu zewnętrznych włączeń transportowych;
- włączenie decydentów krajowych, regionalnych oraz lokalnych w rozwój infrastruktury transportowej miasta;

- współtworzenie obszaru funkcjonalnego Płocka z okolicznymi samorządami;
- zabieganie o rozwój infrastruktury komunikacyjnej miasta Płocka podczas spotkań z decydentami planującymi rozwój tego sektora.

W ramach udziału w konsultacjach dotyczących wnioskowania i opiniowania dokumentów strategicznych ujmujących kompleksowo rozwój infrastruktury komunikacyjnej była prowadzona korespondencja w zakresie uwzględnienia odpowiednich rozwiązań dla Płocka

Podczas Sesji Rady Miasta Płocka odbytej w dniu 30 sierpnia 2016 r. omawiany był temat *Działania Urzędu Miasta Płocka zmierzające do poprawy zewnętrznej infrastruktury komunikacyjnej Płocka*. W dyskusji dotyczącej budowy kolei na linii Płock – Modlin – Warszawa uczestniczył między innymi Zastępca Dyrektora Biura Planowania Strategicznego w PKP PLK S.A. Zaproszenie na tę sesję Prezydent wystosował również do Posłów i Senatorów płockiego okręgu wyborczego. Ze względu na wagę tematyki poruszonej podczas powyższej debaty we wrześniu 2016 r. Prezydent skierował kolejne pismo do Parlamentarzystów, w którym wskazał na potencjał ale i uwarunkowania rozwoju społeczno – gospodarczego Płocka. Zwrócił się także z wnioskiem o rozpatrzenie formalnych możliwości wpłynięcia na poprawę komunikacji transportowej obszaru funkcjonalnego Płocka. Działania prowadzone przez przedstawicieli Urzędu Miasta mają służyć osiągnięciu efektu w postaci skonkretyzowanych zapisów w dokumentach programowych szczebla krajowego przewidujących realizację wnioskowanych inwestycji w najbliższym czasie. Nieocenione w tym procesie jest włączenie się w tę aktywność Radnych Rady Miasta Płocka poprzez podjęcie wszelkich możliwych działań, poprzez które mamy szansę na przywrócenie naszemu Miastu należytej mu rangi poprzez włączenie go w nowoczesną sieć drogową i kolejową kraju.

W związku z ogłoszeniem przez Rząd programu „Mosty dla regionów” w czerwcu 2018 r. do Prezesa Rady Ministrów skierowane zostało pismo z wnioskiem o ujęcie w dokumencie dwóch inwestycji dla Płocka, tj. remontu istniejącego mostu drogowo – kolejowego oraz budowę nowego mostu kolejowego. W uzyskanej z Ministerstwa Inwestycji i Rozwoju odpowiedzi poinformowano, iż w założeniach programu (do tej chwili jeszcze nie uszczegółowionego) przewidziano dofinansowanie inwestycji wskazanych w liście projektów rekomendowanych do realizacji, jak również innych proponowanych przez samorządy przepraw mostowych, jedynie w zakresie budowy nowych mostów, a więc z wyłączeniem remontów. W dniu 9 lipca Rada Ministrów podjęła Uchwałę Nr 93/2018 w sprawie ustanowienia Rządowego Programu Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Drogowej – Mosty dla Regionów, zgodnie z którym z ubiegania się o środki wyłączone są miasta na prawach powiatu.

Temat związany z budową połączeń kolejowych, w tym kolei Płock-Modlin, a także problem związany z transportem materiałów niebezpiecznych był ponadto przedmiotem wielu interpelacji radnych miasta Płocka, a także interpelacji poselskich posłów ziemi mazowieckiej, często inicjowanych wystąpieniami Prezydenta Płocka do ww. osób.

Realizacja strategicznych inwestycji kolejowych dla Płocka leży w interesie mieszkańców naszego miasta, nie leży jednak w kompetencjach samorządu Płocka. Wszelkie wymienione w opracowaniu inicjatywy i przedsięwzięcia służą zwróceniu uwagi instytucji i osób odpowiedzialnych za planowanie i realizację infrastruktury transportowej kraju na wielce niekorzystną sytuację Płocka.

Na Sesję Rady Miasta Płocka, podczas której omawiany jest niniejszy temat, Prezydent Miasta Płocka wystosował zaproszenie do Ministra Infrastruktury, Pełnomocnika Rządu ds. CPK, Prezesa Zarządu Polskie Koleje Państwowe S.A., Prezesa Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., Marszałka Województwa Mazowieckiego, Wojewody Mazowieckiego oraz parlamentarzystów okręgu płockiego.

PREZYDENT
Miasta Płocka
Andrzej Nowakowski

KIEROWNIK
Referatu Strategii i Planowania

Piotr Niestuchowski

DYREKTOR
Wydziału Rozwoju
i Polityki Gospodarczej Miasta

Aneta Pomianowska-Molak

ZASTĘPCA PREZYDENTA
Miasta Płocka

Jacek Terebus

