

Rozwój sieci kolejowej w woj. kujawsko-pomorskim

Konwent Wójtów Województwa Kujawsko - Pomorskiego

Tleń, 11.10.2024 r.



Horyzontalny Rozkład Jazdy 2035+

Zintegrowana Sieć Kolejowa

Możliwe kierunki rozwoju sieci transportowej w województwie kujawsko-pomorskim
Sytuacja Torunia i Bydgoszczy

Projekty CPK: **LK 5** (CPK – Płock – Grudziądz – Gdańsk), **LK 50** (Grochowski – Włocławek),
LK 242 (Grudziądz – Warlubie), **LK 400** (Nakło - Okonek) i sieć powiązań z istniejącą siecią

Transeuropejska sieć transportowa TEN-T i jej wpływ na kierunki rozwoju sieci kolejowej



HORYZONTALNY
ROZKŁAD JAZDY

Horyzontalny Rozkład Jazdy

stabilny, wygodny i cykliczny rozkład jazdy
pociągów dla całej Polski



Ministerstwo
Infrastruktury



CENTRALNY PORT
KOMUNIKACYJNY



POLSKIE LINIE KOLEJOWE



cupt

CENTRUM UNIJNYCH
PROJEKTÓW TRANSPORTOWYCH



Obejmuje ruch:

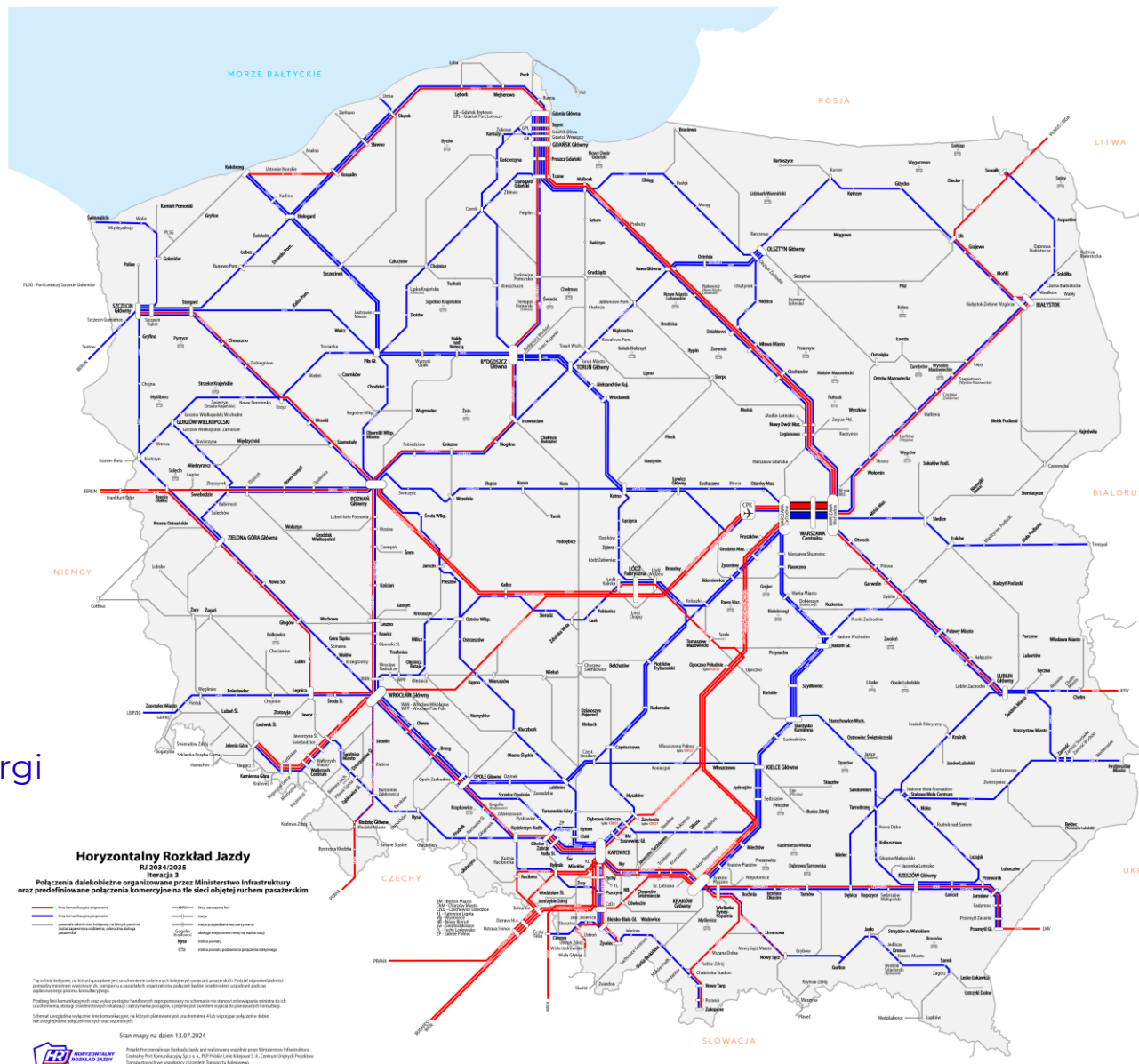
- dalekobieżny
- regionalny i aglomeracyjny

Nasz cel: propozycja zintegrowanego RJ dla horyzontów

- 2031-2040+
- 2050 – umowny rok osiągnięcia docelowej sieci

Przygotowanie do wdrożenia IV Pakietu Kolejowego

- Układ linii komunikacyjnych o charakterze służby publicznej (tzw. umowy PSC) pod planowane przetargi
- Możliwość komercyjnej obsługi wybranych linii komunikacyjnych (w tym KDP) w ramach slotów predefiniowanych (otwarty dostęp pozostaje bez zmian)



Założenia dla układu linii komunikacyjnych

Dostęp do kolei dalekobieżnej dla każdego powiatu:

- ➔ bezpośrednio przez pociąg dalekobieżny
- ➔ lub przez skomunikowany pociąg regionalny lub autobus

Silne linie komunikacyjne:

dla pojedynczej linii komunikacyjnej częstotliwość nie mniejsza niż 2 godz., tj. co 2 godz., 1 godz. lub 30 min

Na głównych liniach KDP do Warszawy częstotliwość co 30 min

– podstawa dla przewozów komercyjnych

Nie wszędzie zasadne jest organizowanie połączeń dalekobieżnych:

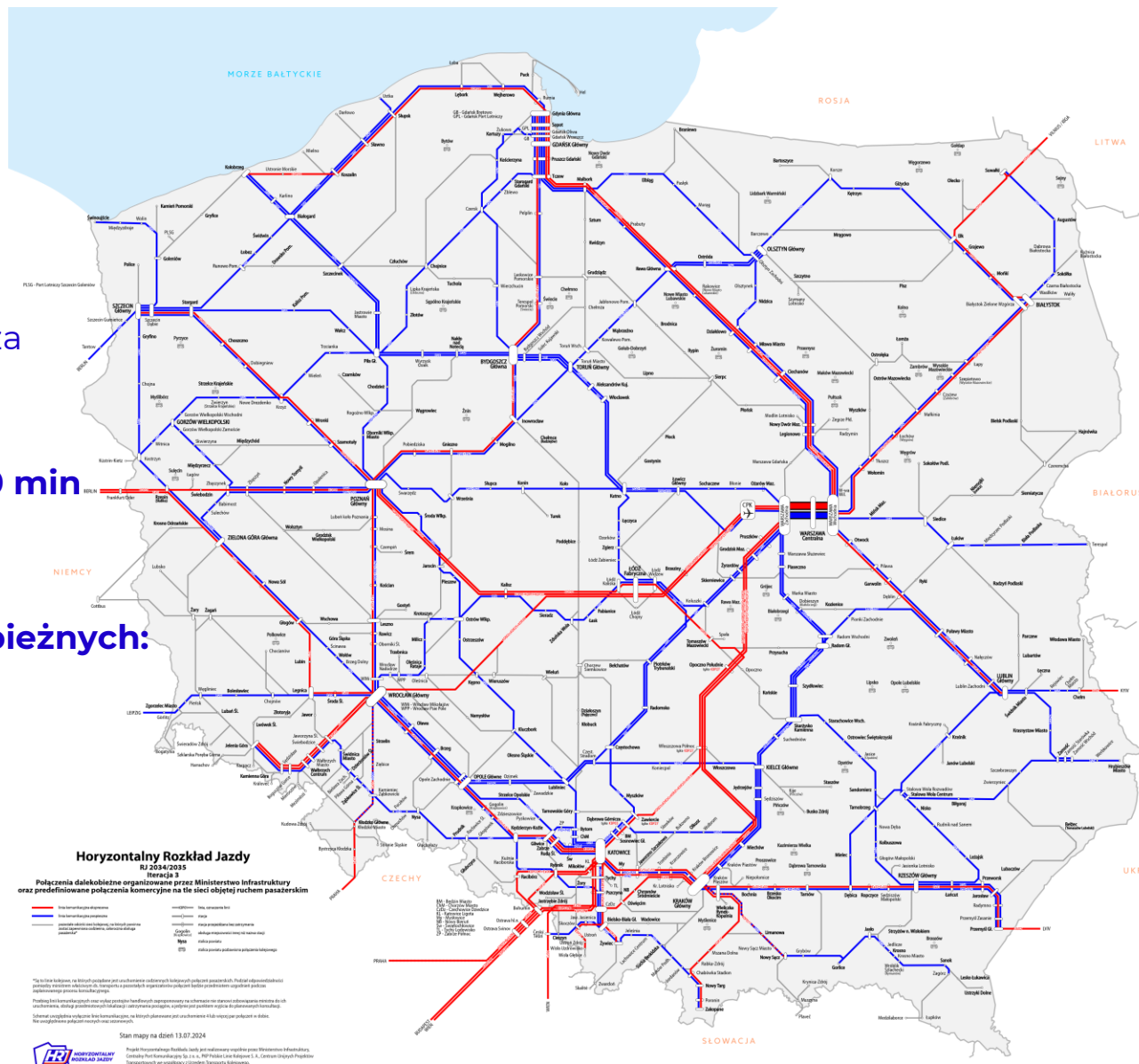
lepiej są częste pociągi regionalne (RE/osobowe) co 1-2 godz. niż pojedyncze w dobie pociągi dalekobieżne

Największe miasta Polski osiągalne KDP w czasie poniżej 2 godzin z Warszawy Centralnej

Co do zasady:

Linie **ekspresowe** – obsługiwane komercyjnie

Linie **pośpieszne** – w ramach umowy PSC



Dostęp do systemu kolei dalekobieżnej z każdego powiatu

Miasta powiatowe jako baza dla komunikacji dalekobieżnej

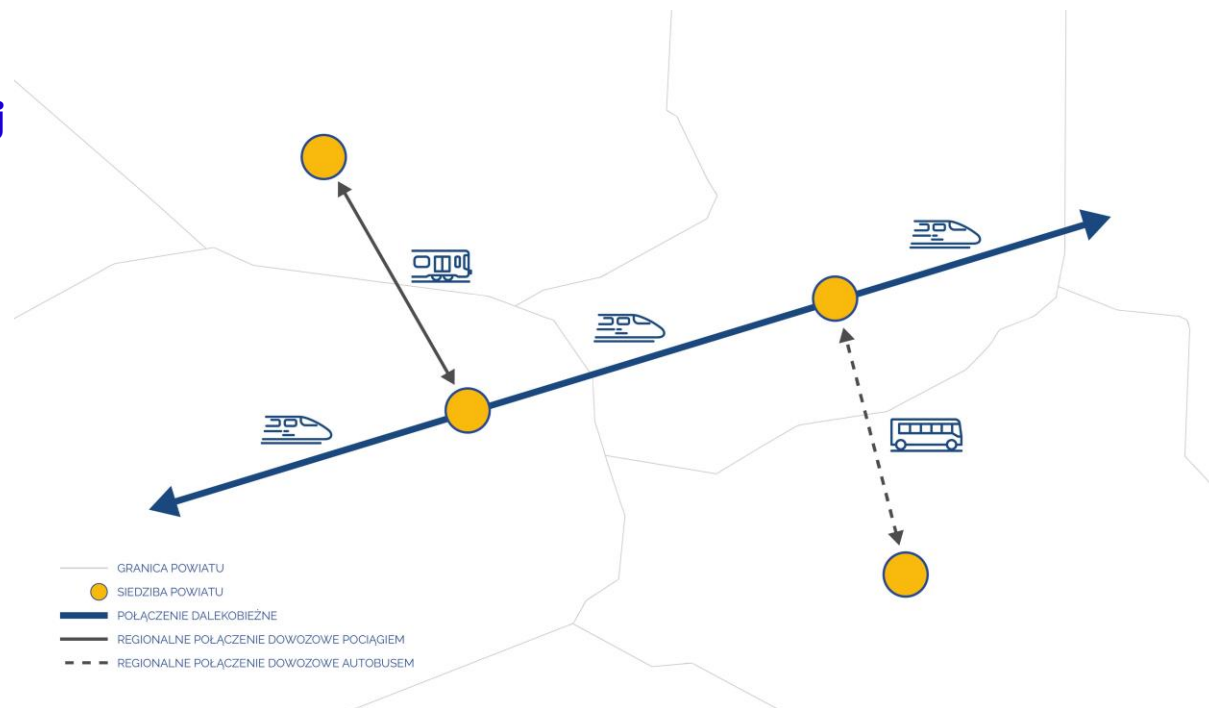
- system ma umożliwiać swobodne podróże między nimi

Podróże dalekobieżne dla wszystkich powiatów w oparciu o połączenia:

- dalekobieżne
- regionalne (skomunikowane z dalekobieżnymi)
- autobusowe (dojazd do połączeń dalekobieżnych)

System połączeń krajowych jako **rama dla systemów regionalnych** tworzonych przez marszałków województw

Kształtowanie linii komunikacyjnych na podstawie **więźby ruchu**



Idea dostępu do krajowego systemu kolei dalekobieżnej z każdego powiatu: bezpośrednio, koleją regionalną lub autobusem

na tabor stałe i przejrzyste relacje pociągów minimalny standard
ryczne trasy pociągów RJ podparty analizami popytu wzorcowe
ągów system skomunikowań założenia dla rozwoju i utrzymania
ni popytu minimalny standard częstotliwości cykliczne i symetryczne
bowanie na tabor wzorcowe czasy jazdy RJ podparty analizami popytu
wań cykliczne i symetryczne trasy pociągów stałe i przejrzyste relacje
pociągów założenia dla rozwoju i utrzymania infrastruktury cykliczne i symetryczne
y jazdy zapotrzebowanie na tabor RJ podparty analizami popytu

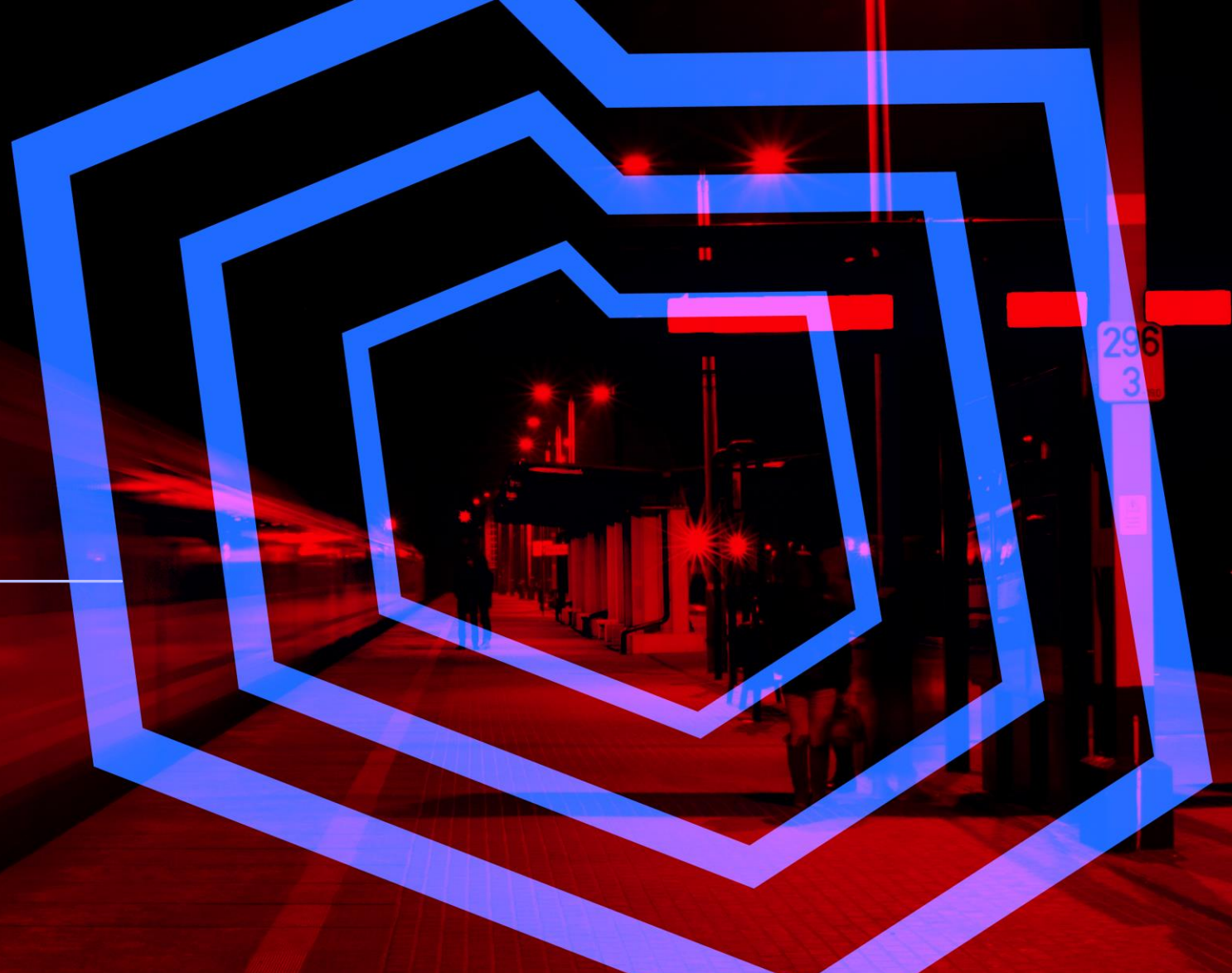


HORYZONTALNY
ROZKŁAD JAZDY

**Więcej o HRJ znajdziesz
na stronie internetowej
www.hrj.gov.pl**

**Do 13 października 2024 trwają
konsultacje społeczne HRJ**

uwagi można składać przez formularz
na stronie internetowej projektu



Ministerstwo
Infrastruktury



POLSKIE LINIE KOLEJOWE



cupt

CENTRUM UNIJNYCH
PROJEKTÓW TRANSPORTOWYCH

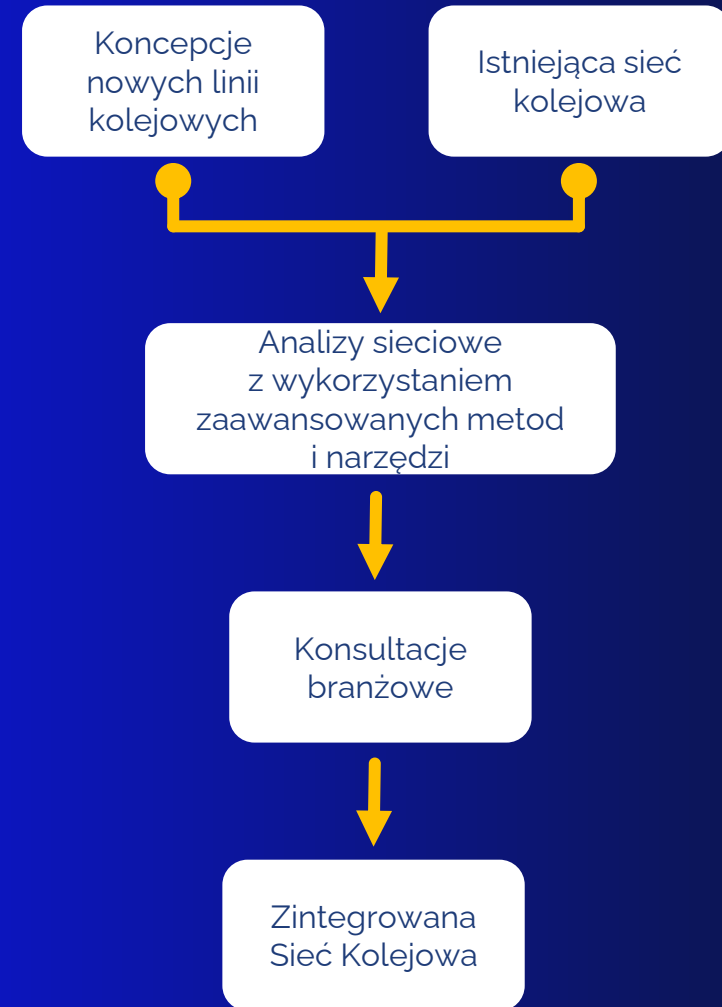


Zintegrowana Sieć Kolejowa



Zintegrowana Sieć Kolejowa Koncepcja

- Dotychczasowe plany inwestycyjne to jeden z możliwych scenariuszy rozwoju sieci kolejowej w Polsce
 - Czy przynosi on maksimum korzyści przy akceptowalnym poziomie kosztów?
 - Czy niezbędne są jego korekty?
 - Doświadczenia wielu lat pokazują, że niezbędne jest systemowe podejście do prognozowania i planowania rozwoju sieci kolejowej
- „Zintegrowana Sieć Kolejowa” to projekt, którego rezultatami będą:
 - Długoterminowy i stabilny plan rozwoju sieci kolejowej
 - Przygotowanie rozporządzenia w sprawie rozwoju sieci kolejowej w Polsce
- Analizy sieciowe:
 - Obejmujące całą sieć kolejową w Polsce
 - Zakładające racjonalną skalę inwestycji obu spółek (CPK i PLK)
 - Prowadzone wspólnie i w dialogu z branżą
 - Planowane wyniki prac – IV kwartał 2025 r.



Zintegrowana Sieć Kolejowa

Zdefiniowanie kluczowych **potąceń** między ośrodkami miejskimi

Wyznaczenie zbioru **korytarzy** dla każdego z potąceń

Wytrasowanie **ciągów** kolejowych dla każdego korytarza z uwzględnieniem istniejących i planowanych do wybudowania odcinków linii kolejowych

Analiza wielokryterialna oraz rekomendacja wyboru **ciągów kolejowych**

Zbiór ciągów kolejowych tworzących **Zintegrowaną Sieć Kolejową** – Inwestycje w horyzoncie 2035+

Wspólnie z Samorządem, Władzami Wojewódzkimi i gronem lokalnych ekspertów

Wspólnie z przedstawicielami świata nauki oraz ekspertami branżowymi

Wewnętrznie, zgodnie ze najlepszymi standardami projektowania, z maksymalnym wykorzystaniem istniejącej infrastruktury

Wewnętrznie, przy wykorzystaniu zaawansowanych narzędzi i metod planistycznych i analitycznych



Program Inwestycyjny CPK Etap 1 – uchwała RM z 2020 r.

Definicja odcinków „szprychy nr 1”:

- plan budowy przez spółkę CPK nowych linii Węzeł CPK – Płock – Włocławek/Grochowski – Grudziądz – Warlubie/Gdańsk oraz Nakło nad Notecią – Okonek
- plan modernizacji przez PKP PLK istniejących linii Włocławek – Bydgoszcz – Piła – Szczecinek – Kołobrzeg oraz Bydgoszcz – Maksymilianowo – Kościerzyna – Gdynia.

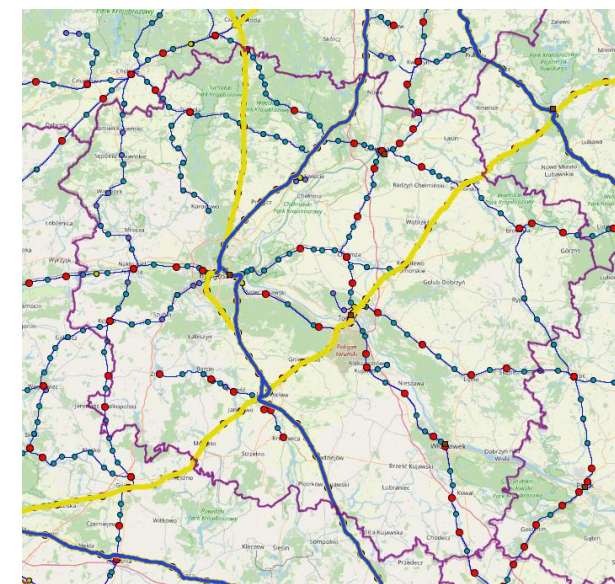
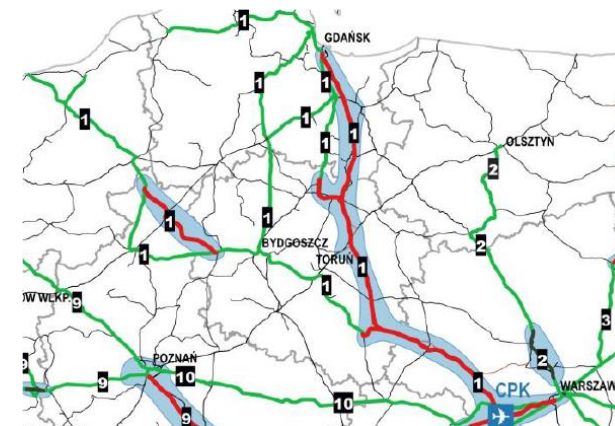
Program inwestycyjny CPK Etap 2 – Uchwała RM z 10.2023 r.

- Złożenie wniosku o decyzję środowiskową dla CMK Północ do końca 2028 r.
- Budowa linii CMK Północ i Nakło – Okonek po 2030 r.

Nowy Program inwestycyjny CPK 2024-2032 – w przygotowaniu

- Priorytetem jest budowa linii „Y” Warszawa – CPK – Łódź – Wrocław/Poznań do 2035 r.
- Decyzje dotyczące kierunków i kolejnych priorytetów inwestycyjnych w zakresie infrastruktury transportu kolejowego poza linią „Y” zostaną podjęte na bazie inicjowanej kompleksowej analizy rozwoju sieci – projekt **Zintegrowana Sieć Kolejowa**. Jej zakończenie planowane jest **na koniec 2025 r.**

Podsumowując – decyzje ws. realizacji, ew. przebiegu oraz horyzontu czasowego CMK Północ oraz innych linii (w tym Nakło – Okonek) zostaną podjęte na podstawie wyników tych analiz.



Status projektów liniowych CPK

w województwie kujawsko-pomorskim



Bazowe założenia dla projektowanych linii kolejowych:

Linia nr 5 Węzeł CPK - Lipno

Podstawowe parametry linii nr 5:

- Długość odcinka ok 125 km
- Prędkość projektowa $V = 350 \text{ km/h}$
- Przeznaczenie linii: ruch mieszany (towarowy i pasażerski)
- System zasilania 2x25kV AC
- Linia zelektryfikowana na całym przebiegu
- Kod ruchu zgodnie z TSI Infrastruktura: pociągi dalekobieżne P1/Pociągi towarowe F1

Linia nr 50 Grochowski - Włocławek

Podstawowe parametry linii nr 50:

- Długość odcinka ok 25 km
- Prędkość projektowa $V_{\max} = 250 \text{ km/h}$
- Przeznaczenie linii: ruch mieszany (towarowy i pasażerski)
- System zasilania 2x25kV AC
- Linia zelektryfikowana na całym przebiegu
- Kod ruchu zgodnie z TSI Infrastruktura: pociągi dalekobieżne P2/Pociągi towarowe F1

Linie nr 5 i 50 na tle innych projektów kolejowych



Status: zakończony STEŚ
Budowa: do 2040 r.

WARIANT INWESTORSKI LINII KDP

WĘZEL CPK – PŁOCK
– WŁOCŁAWEK

#ŁĄCZYMY MIEJSCA, SKRACAMY DYSTANSE

LEGENDA

- w41
- istniejące linie kolejowe

LIPNO

BRUDZEŃ DUŻY

WŁOCŁAWEK

PŁOCK

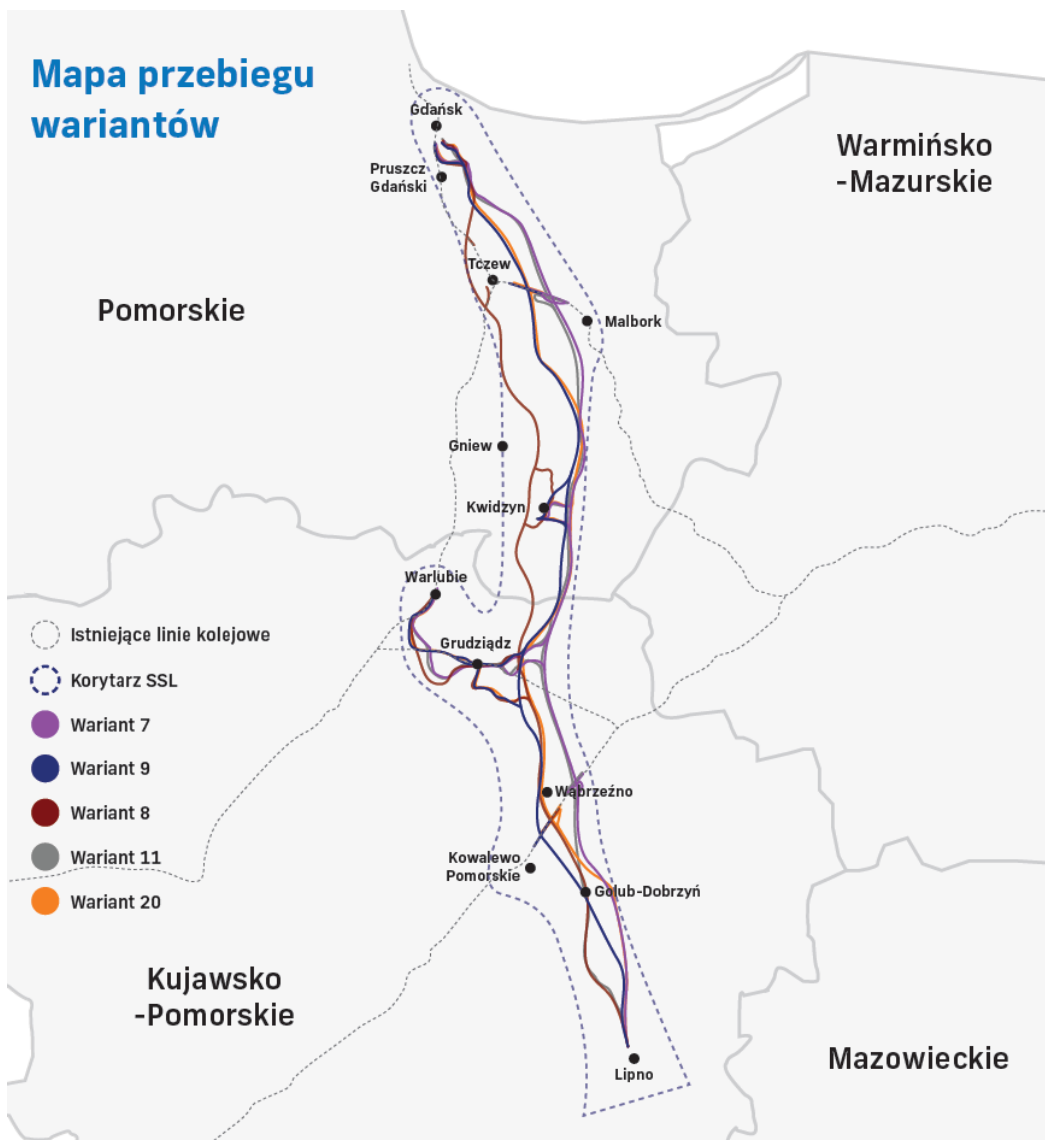
PODOLSZYCE

BODZANÓW

WYSZOGRÓD

SOCHACZEW

Mapa przebiegu wariantów



Linia Kolejowa nr 5 Lipno (Złotopole) – Grudziądz – Gdańsk

Linia Kolejowa nr 242 Grudziądz – Warlubie

Podstawowe parametry techniczne:

- Maksymalna prędkość projektowa linii dla pociągów pasażerskich: 350 km/h (na linii kolejowej nr 5) i 250 km/h (na linii kolejowej nr 242)
- Maksymalna prędkość projektowa linii dla pociągów towarowych: 120 km/h
- Przeznaczenie linii: ruch mieszany czyli zarówno ruch pasażerski (dalekobieżny i regionalny) jak i towarowy;
- Zasilanie sieci trakcyjnej: 2×25 kV AC
- Powiązania z liniami kolejowymi nr 27 (Lipno), 353 (Wąbrzeźno), 208 (Grudziądz), 207 (Kwidzyn), 9 (Malbork, Gdańsk), 226 (Port Gdańsk)

Status: II etap STEŚ-R

Od 14.10 konsultacje społeczne w gminach

Budowa po 2035 r.

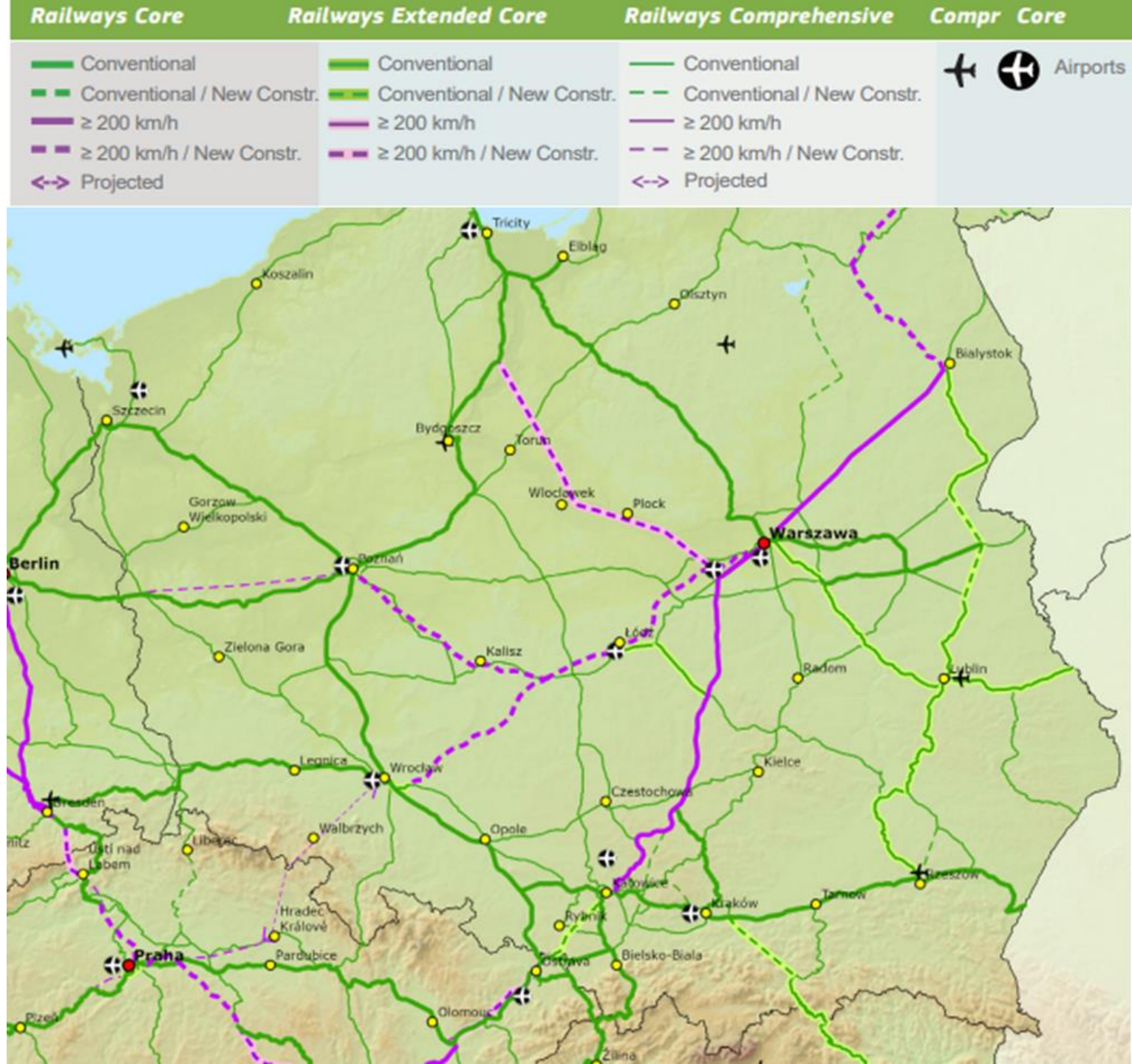
Projekty znajdujące się w sieci TEN-T*

sieć bazowa rozszerzona
(*extended core*)

oznacza to, że realizacja projektu
powinna zostać ukończona
do roku 2040

obecność na sieci TEN-T
umożliwia ubieganie się
o dofinansowanie UE

*18.07.2024 r. weszło w życie nowe unijne Rozporządzenie ws.
sieci TEN-T (nr 2024/1679)

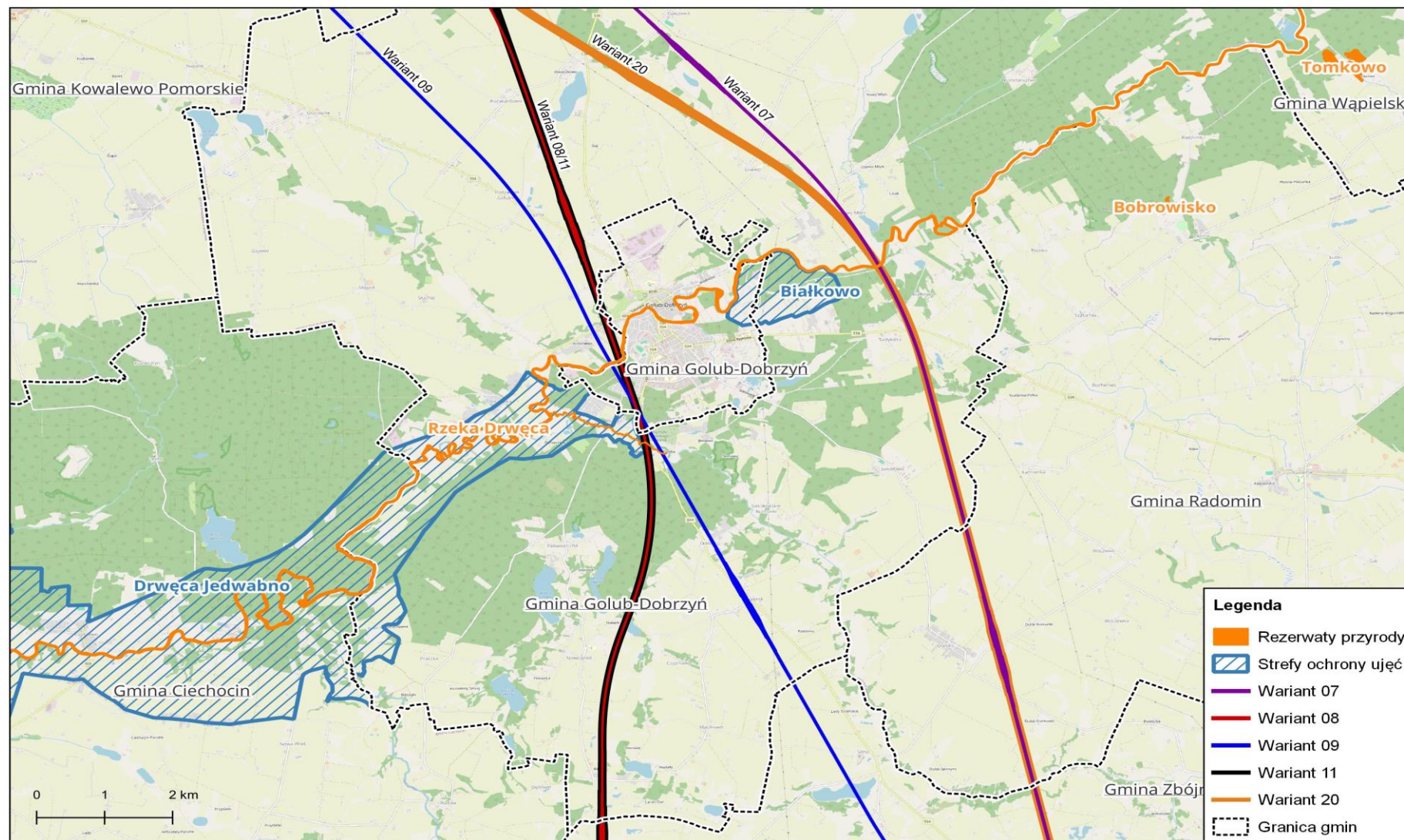


Dziękuję za uwagę

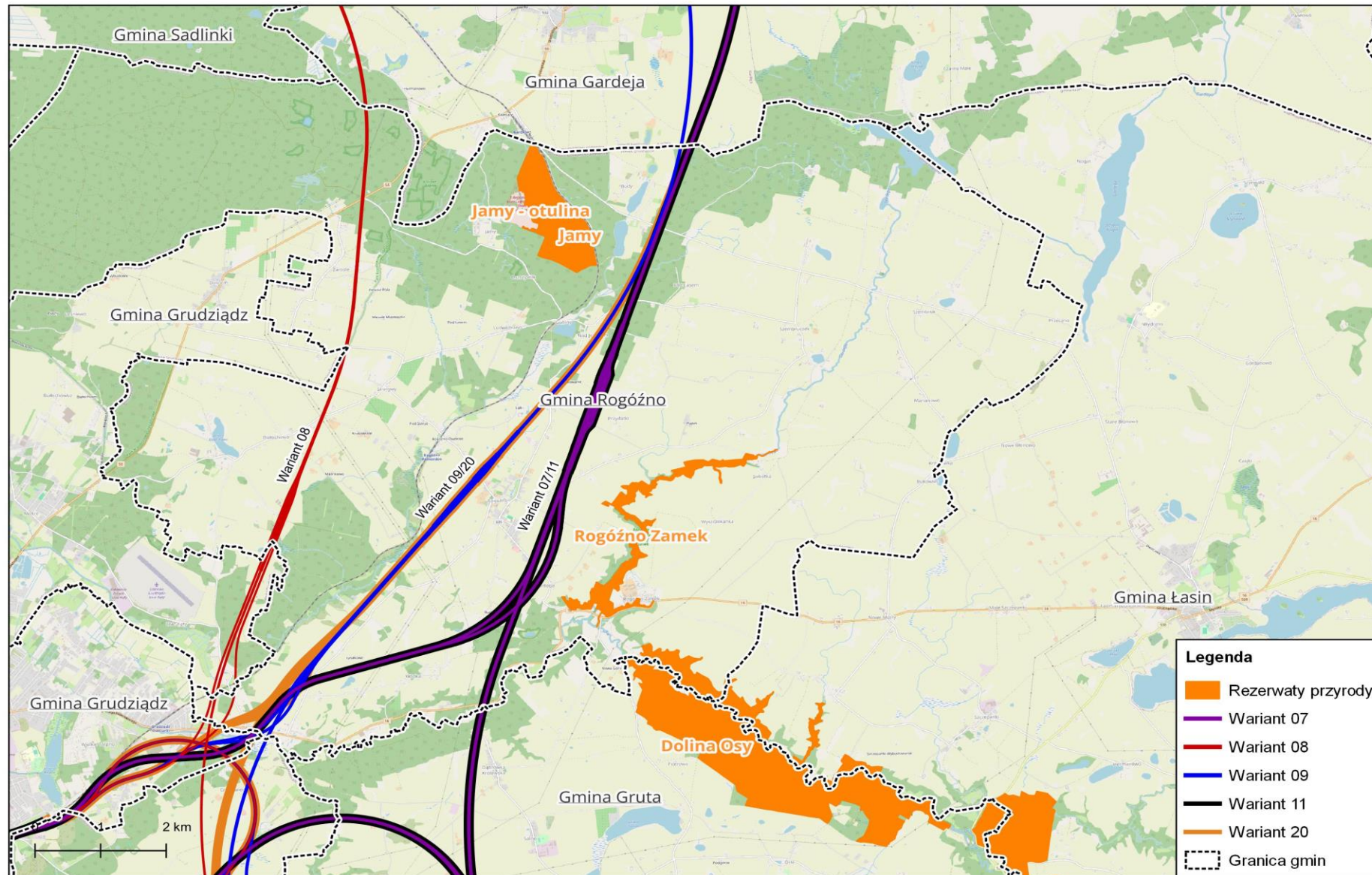
Zapraszam do dyskusji



Golub-Dobrzyń



Rogóżno, Gruta



Gm. Golub-Dobrzyń

