



REGIONALNE KONSULTACJE STRATEGICZNE

CENTRALNY PORT KOMUNIKACYJNY — SOLIDARITY TRANSPORT HUB POLAND

**Kraków
11 września 2019 r.**

Agenda:

1. Centralny Port Komunikacyjny sp. z o.o. – wprowadzenie
2. Kolej. Część ogólna
3. Kolej. Część szczegółowa
4. Dyskusja

Cele spotkania:

- Przedstawienie poziomu zaawansowania prac przygotowawczych
- Omówienie koncepcji funkcjonalnej nowych linii kolejowych w województwie małopolskim
- Nawiązanie współpracy na poziomie roboczym
- Zebranie uwag, wniosków i opinii do uwzględnienia w kolejnych etapach prac



Terminal Centralnego Portu Komunikacyjnego
Koncepcja Zaha Hadid Architects

CENTRALNY PORT KOMUNIKACYJNY
—
SOLIDARITY TRANSPORT HUB
POLAND



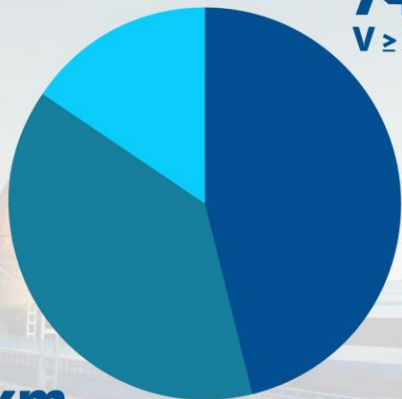
10 nowych tras łączących
CPK i Warszawę

**Z WIĘKSZOŚCIĄ REGIONÓW
W POLSCE**

190 km
 $V \geq 160 \text{ km/h}$

740 km
 $V \geq 200\text{--}250 \text{ km/h}$

670 km
 $V \geq 250 \text{ km/h}$



Program Kolejowy CPK

Łącznie 1600 km nowych linii kolejowych

670 km linii dużych prędkości

740 km linii głównych

190 km linii uzupełniających

Koncepcja CPK i ustawa o CPK

KANCELARIA
PREZESA RADY MINISTRÓW

RM-111-163-17

UCHWAŁA NR 173/2017

RADY MINISTRÓW

z dnia 7 listopada 2017 r.

w sprawie przyjęcia Koncepcji przygotowania i realizacji inwestycji Port Solidarność –
Centralny Port Komunikacyjny dla Rzeczypospolitej Polskiej

Rada Ministrów uchwala, co następuje:

§ 1. Rada Ministrów przyjmuje, że zgodnie z polityką rządu jest podjęcie działań opisanych w dokumencie Koncepcji przygotowania i realizacji inwestycji Port Solidarność – Centralny Port Komunikacyjny dla Rzeczypospolitej Polskiej, zwanym dalej „Koncepcją”, stanowiącym załącznik do uchwały.

§ 2. Zobowiązuje się Pełnomocnika Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego dla Rzeczypospolitej Polskiej do podjęcia działań opisanych w Koncepcji.

§ 3. Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

PREZES RADY MINISTRÓW

BEATA SZYDŁO



DZIENNIK USTAW RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Warszawa, dnia 6 czerwca 2018 r.

Poz. 1089

USTAWA
z dnia 10 maja 2018 r.

o Centralnym Porcie Komunikacyjnym¹⁾

DZIAŁ I
Przepisy ogólne

Art. 1. Ustawa określa zasady: tryb:

- 1) zarządzenia przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie Centralnego Portu Komunikacyjnego, zwanego dalej „CPK”, inwestycjami Towarzystwami oraz innymi przedsięwzięciami związanymi z budową CPK;
- 2) przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie CPK;
- 3) przygotowania i realizacji Inwestycji Towarzystwach.

Art. 2. Zakreślenie w ustawie jest mowa o:

- 1) Dokumentację Wdrażającą – należy przede wszystkim rozumieć dokument wykonawczy do Programu, zawierający w szczególności harmonogramy realizacji oraz budżety poszczególnych Przedsięwzięć;
- 2) Inwestorów – należy przede wszystkim rozumieć:
 - a) Spółkę Celową,
 - b) spółkę, o której mowa w art. 15,
 - c) jednostki sektora finansów publicznych w rozumieniu przepisów o finansach publicznych,
 - d) inne, niż określone w lit. c, państwowe jednostki organizacyjne nieposiadające osobowości prawnej,
 - e) osoby prawne, jeżeli podmioty, o których mowa w lit. a–d, pojedynczo lub wspólnie, bezpośrednio lub pośrednio przez inny podmiot:
 - finansują je w ponad 50% lub
 - posiadają ponad połowę udziałów albo akcji
- 3) Inwestycje – należy przede wszystkim rozumieć: budowę CPK wraz z urządzeniami i obiektami niezbędnymi do jego funkcjonowania, w szczególności urządzeniami i obiektami do obsługi ruchu lotniczego w rozumieniu art. 2 pkt 8 ustawy

¹⁾ Niniejszą ustawą zmienia się ustawy: ustawę z dnia 1 grudnia 1995 r. o wpłatach z tytułu przez jednostkę spółki Skarbu Państwa, ustawę z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami, ustawę z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Radio Państwowe”, ustawę z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze, ustawę z dnia 11 kwietnia 2003 r. o kumulowaniu ulogów rolno-rybnych, ustawę z dnia 5 września 2008 r. o komercjalizacji państwowego przedsiębiorstwa upublicznionego „Poczta Polska”, ustawę z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko oraz ustawę z dnia 16 grudnia 2016 r. o zasadach zarządzania mieniem państwowym.

Pełnomocnik Rządu i Spółka celowa



Mikołaj Wild

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury, Pełnomocnik Rządu ds. Centralnego Portu Komunikacyjnego, Przewodniczący Rady Nadzorczej CPK.

Biuro Pełnomocnika Rządu ds. CPK. Odpowiada za obsługę Pełnomocnika w zakresie zadań realizowanych na podstawie ustawy o CPK.



Spółka Centralny Port Komunikacyjny

Odpowiada za przygotowanie i realizację inwestycji lotniskowej i kolejowych oraz koordynację realizacji inwestycji drogowych opisanych w Koncepcji CPK.

Zarząd:

Piotr Malepszak – p.o. Prezesa Zarządu

Dariusz Sawicki – Członek Zarządu

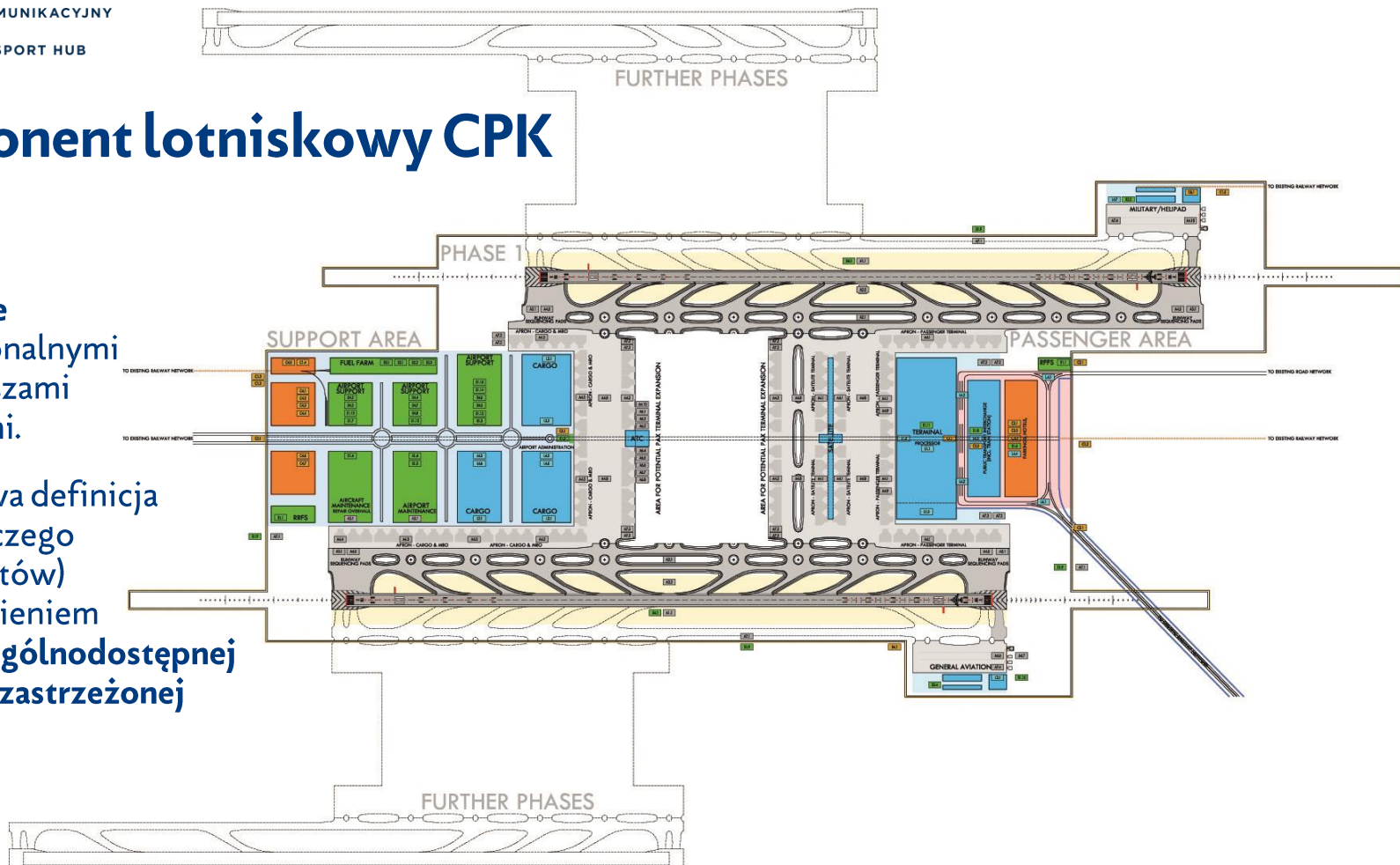
Michał Wrona – Członek Zarządu

Sylwia Matusiak – Członek Zarządu

Komponent lotniskowy CPK

Konsultacje
z instytucjonalnymi
interesariuszami
branżowymi.

Szczegółowa definicja
portu lotniczego
(127 elementów)
z uwzględnieniem
m.in. stref **ogólnodostępnej**
(landside) i **zastrzeżonej**
(airside).



Co przed nami?

Program wieloletni

Dokument przyjmowany przez Radę Ministrów.

Cel: wskazanie środków finansowych z budżetu państwa niezbędnych do realizacji inwestycji.

Analiza lokalizacyjna

Cel: określenie proponowanych, przybliżonych lokalizacji i przebiegów inwestycji lotniskowej i kolejowych.

Decyzje środowiskowe dla inwestycji lotniskowej i kolejowych



Cel: Potwierdzenie przebiegów i położenia poszczególnych inwestycji

Plan generalny lotniska



Cel: Wskazanie dokładnej lokalizacji lotniska

DECYZJA LOKALIZACYJNA

DECYZJA LOKALIZACYJNA

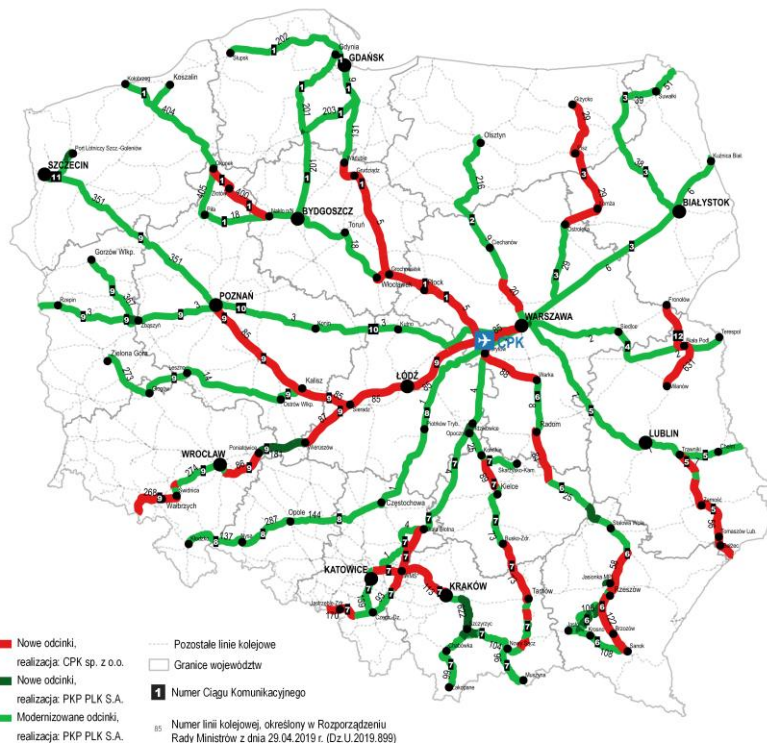
CENTRALNY PORT KOMUNIKACYJNY

SOLIDARITY TRANSPORT HUB
POLAND

Kolej. Część ogólna

A high-speed train, white with blue stripes, is crossing a concrete bridge with blue railings over a river. The background shows a hazy landscape with a small tower. The title 'Kolej. Część ogólna' is overlaid in the center.

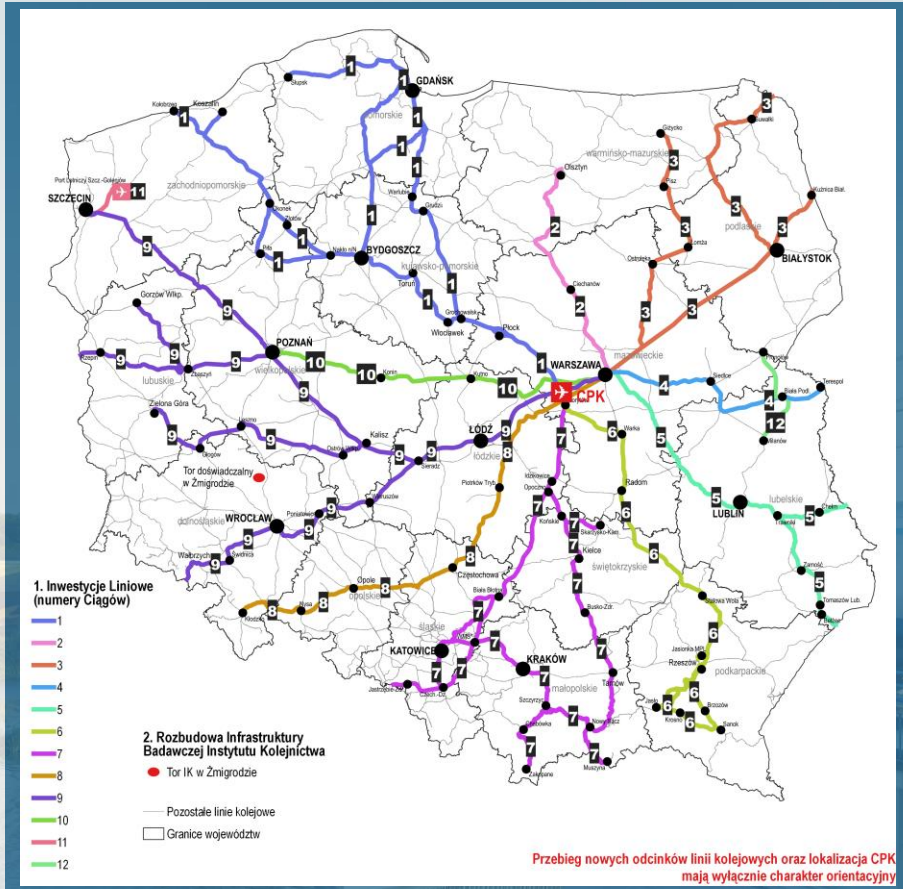
Komponent Kolejowy



Przebieg nowych odcinków linii kolejowych oraz lokalizacja CPK mają wyłącznie charakter orientacyjny

- 1 Ustalony podział zadań pomiędzy CPK a PKP PLK.
- 2 Rozpoczęto proces wstępnego trasowania linii kolejowych.
- 3 Rozporządzenie zmieniające rozporządzenie w sprawie wykazu linii kolejowych o znaczeniu państwowym przyjęte przez Radę Ministrów 29 kwietnia 2019 r.

Planowanie rozwoju sieci kolejowej



- Zaprojektowanie wariantowych przebiegów linii kolejowych
- Kilka etapów **konsultacji** w kolejnych fazach uszczegóławiania projektu
- Uwzględnienie **uwarunkowań środowiskowych**
- **Analizy** dotyczące liczby pasażerów i sposobu prowadzenia ruchu pociągów
- Opracowanie **ram prawnych** – dotychczas nie projektowano w Polsce linii kolejowych o prędkości 250 km/h
- Aktualizacja **dokumentów strategicznych**
- Przejrzysty i sprawny proces **przygotowania realizacji inwestycji**

Sposób prowadzenia analiz



SPECJALISTYCZNE NARZĘDZIA I PROGRAMOWANIE ANALITYCZNE

- Modelowanie mikrosymulacyjne
- Analizy przestrzenne (GIS)
- Model Ruchu

Przykład:

Potencjał ruchotwórczy
– suma średniej dobowej liczby podróży
rozpoczynających się i kończących
w danej gminie.

Proces konsultacyjny trasowań linii kolejowych

ETAP 1

Regionalne konsultacje strategiczne z udziałem samorządu województw, organów administracji rządowej i władz samorządowych stolic województw.

Zakres: Omówienie założeń dla linii kolejowej – uwarunkowań środowiskowych i przestrzennych, planów rozwoju regionalnego, oferty wojewódzkiego publicznego transportu zbiorowego.

ETAP 2

Otwarte konsultacje lokalizacyjne z udziałem wszystkich zainteresowanych, ze szczególnym uwzględnieniem mieszkańców, jednostek samorządu terytorialnego, organizacji pozarządowych i branżowych.

Zakres: Publiczne przedstawienie wstępnych wariantów trasowania linii kolejowych, uzyskanie informacji zwrotnych dotyczących wariantowych przebiegów na poziomie lokalnym i ponadlokalnym.

ETAP 3

Strategiczna ocena oddziaływania na środowisko z udziałem wszystkich zainteresowanych

Zakres: Przeprowadzenie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko wszystkich przedsięwzięć ujętych w ramach programu CPK w ujęciu międzygałęziowym. Prezentacja wstępnej oceny skutków środowiskowych realizacji poszczególnych linii kolejowych.

Proces konsultacyjny rozwiązań technicznych linii kolejowych

ETAP 4

Lokalne konsultacje społeczne z udziałem mieszkańców i samorządów lokalnych

Zakres: Bezpośredni kontakt z mieszkańcami, jednostkami samorządu terytorialnego w trakcie prowadzenia szczegółowych prac studialnych i koncepcyjnych, na których bezpośrednio będzie oddziaływać przedsięwzięcie. Wypracowanie ostatecznej propozycji wariantu inwestorskiego dla rozwiązań na poziomie lokalnym (np. uzupełnienie układów drogowo-ulicznych, preferencje mieszkańców dot. urządzeń ochrony środowiska przed hałasem).

ETAP 5

Postępowanie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach z udziałem społeczeństwa

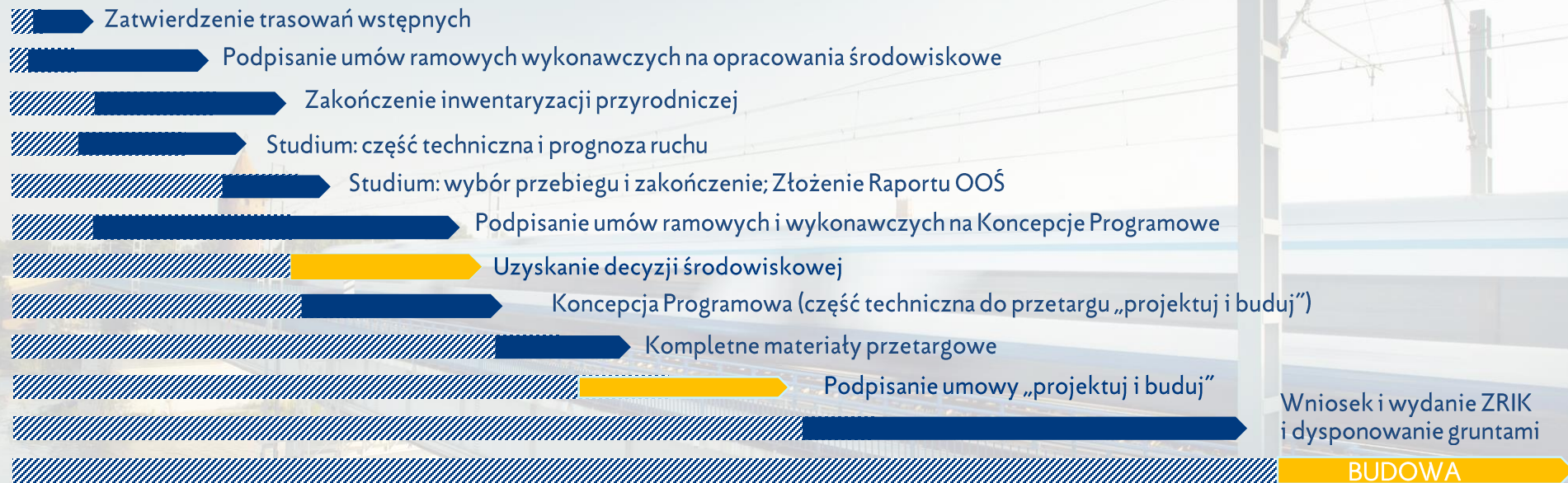
Zakres: Określenie ram środowiskowych realizacji przedsięwzięcia, wybór wariantu. Warunki i rozstrzygnięcia zawarte w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) będą stanowiły podstawy do realizacji prac projektowych.

ETAP 6

Postępowanie w sprawie wydania decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej z udziałem właścicieli i użytkowników wieczystych nieruchomości niezbędnych do realizacji inwestycji

Zakres: Udział właścicieli i użytkowników wieczystych nieruchomości niezbędnych do realizacji inwestycji na zasadach strony w celu ochrony ich interesu prawnego.

HARMONOGRAM BAZOWY DLA BUDOWY POSZCZEGÓLNYCH ODCINKÓW NOWYCH LINII KOLEJOWYCH



CENTRALNY PORT KOMUNIKACYJNY

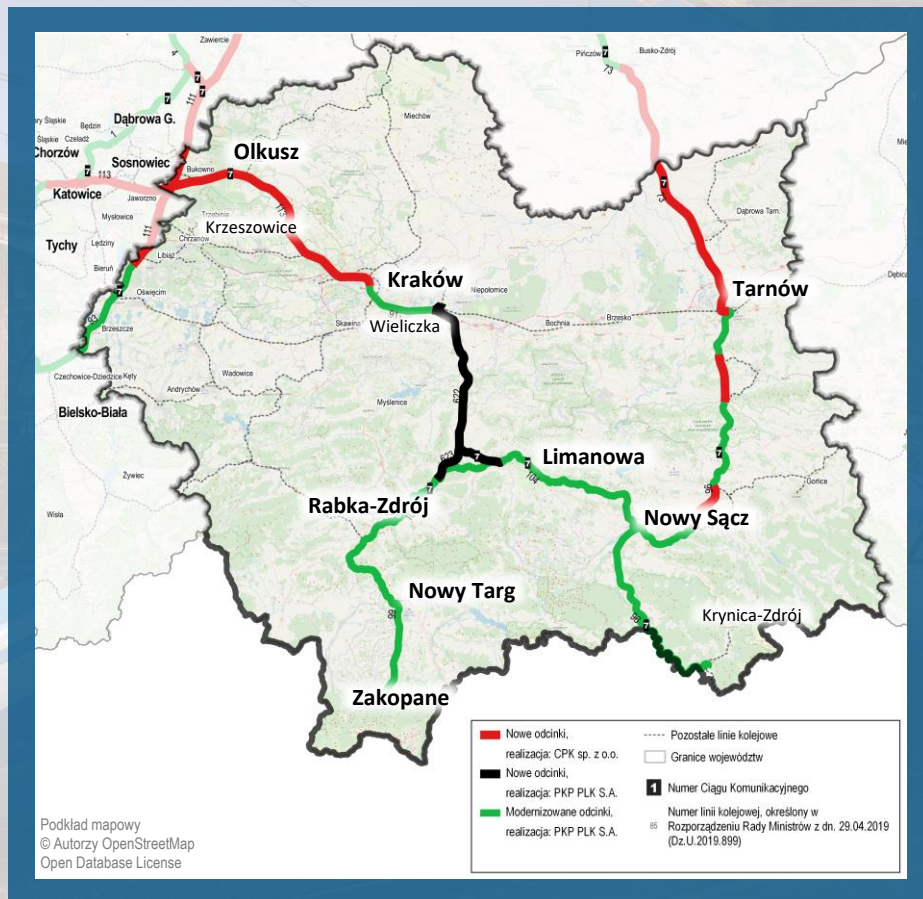
SOLIDARITY TRANSPORT HUB
POLAND

Kolej. Część szczegółowa



Ciągi CPK w województwie małopolskim

Długość linii eksploatowanych obecnie	1086 km (7,2 km / 100 km ²)
Szprychy CPK – suma	433 km
Szprychy CPK – linie istniejące	254 km
Szprychy CPK – linie nowe	179 km
Długość linii eksploatowanych po realizacji CPK	1265 km (8,3km / 100 km ² wzrost o 17%)



Kolejne slajdy prezentują założenia **pierwszej wersji trasowania** w ramach Programu Kolejowego CPK i wynikające z nich dane liczbowe.

W przyszłości jest możliwa **korekta danych liczbowych** wynikająca z uszczegółowienia założeń i opracowania ewentualnych trasowań alternatywnych.

Węzeł Małopolsko-Śląski

Informacje podstawowe

Założenia do trasowania w wersji I

Długość linii nr 113
WMŚ – Kraków

52 km

Prędkość
eksploatacyjna

≥ 250 km/h

Prędkość
projektowa

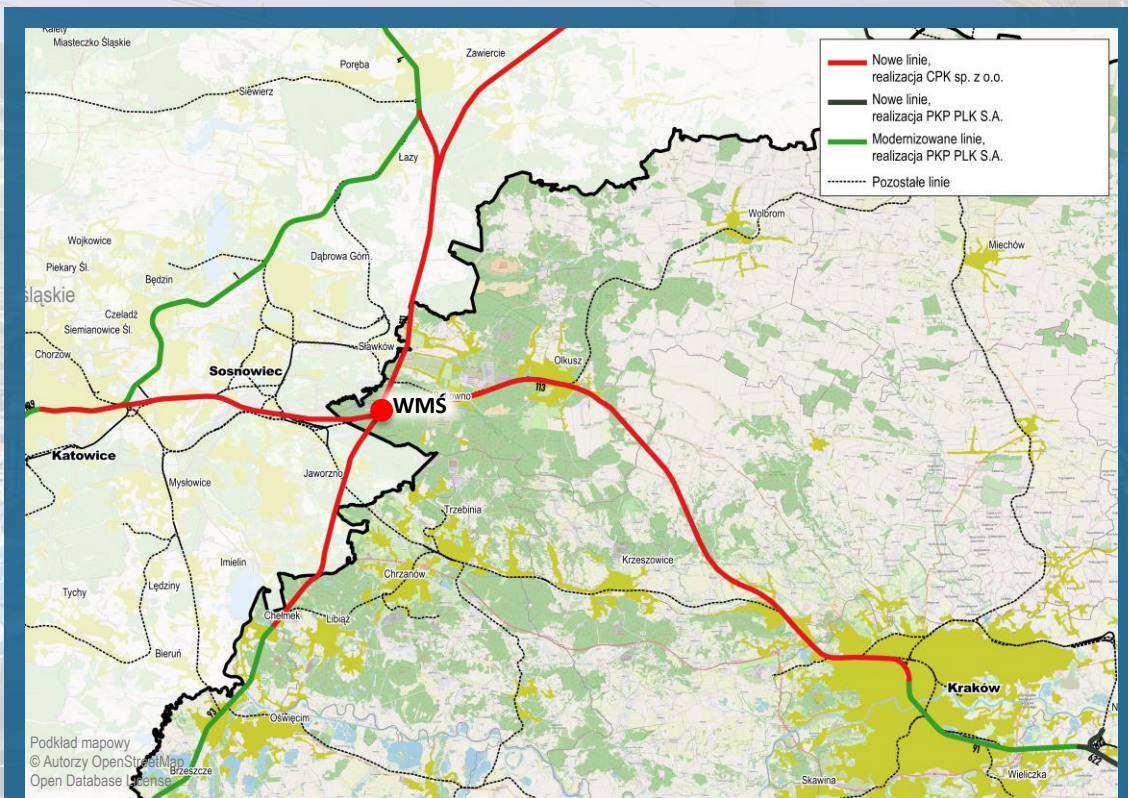
300 km/h

Zasilanie

25 kV 50 Hz lub 3
kV

Sieć TEN-T

Proponowane do
ujęcia w sieci
kompleksowej



Węzeł Małopolsko-Śląski

Założenia funkcjonalne

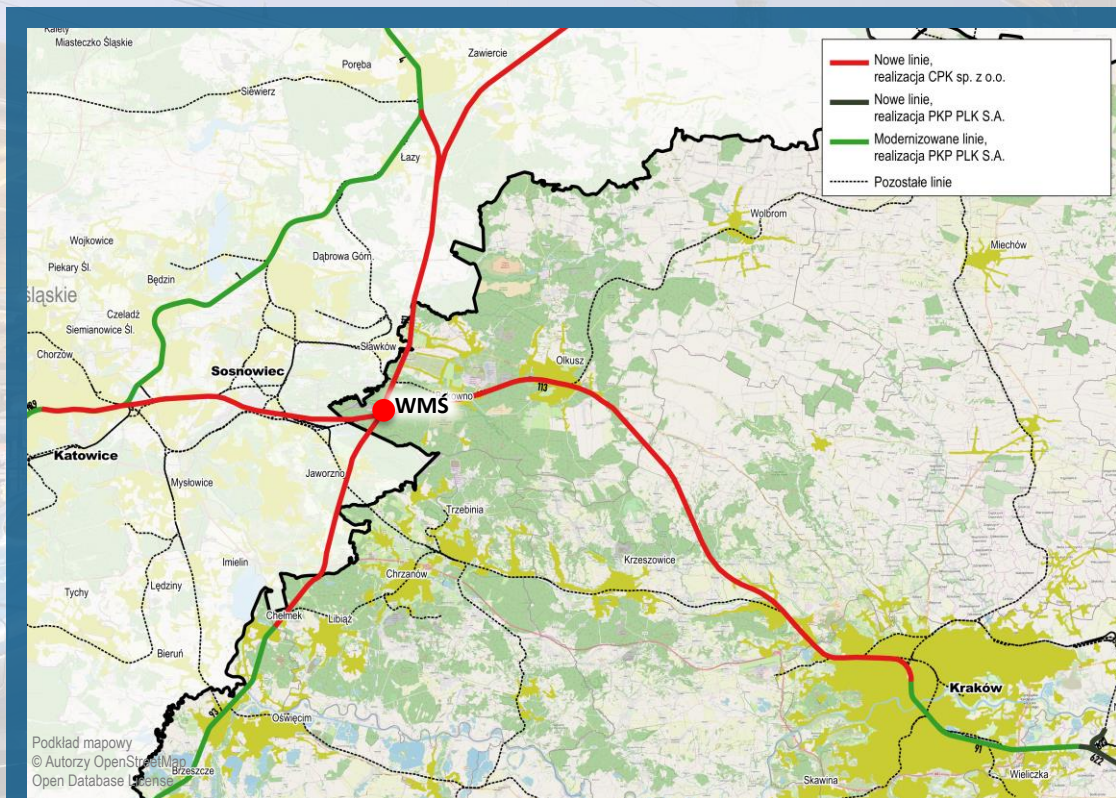
Założenia do trasowania w wersji I

Nowa szybka linia kolejowa, która umożliwi:

- skrócenie czasu jazdy pociągów z małopolski do CPK, Warszawy i Katowic
- połączenie Krakowa i Olkusza
- zwiększenie liczby pociągów dalekobieżnych
- odciążenie ciągu do Katowic przez Trzebinę (linia nr 133) i ciągu do Warszawy przez Miechów (linia nr 8)

Lokalizacja WMŚ będzie wynikała z analiz środowiskowych, technicznych i eksploatacyjnych.

Dostępność Krzeszowic i Trzebini do pociągów dalekobieżnych będzie lepsza niż obecnie.

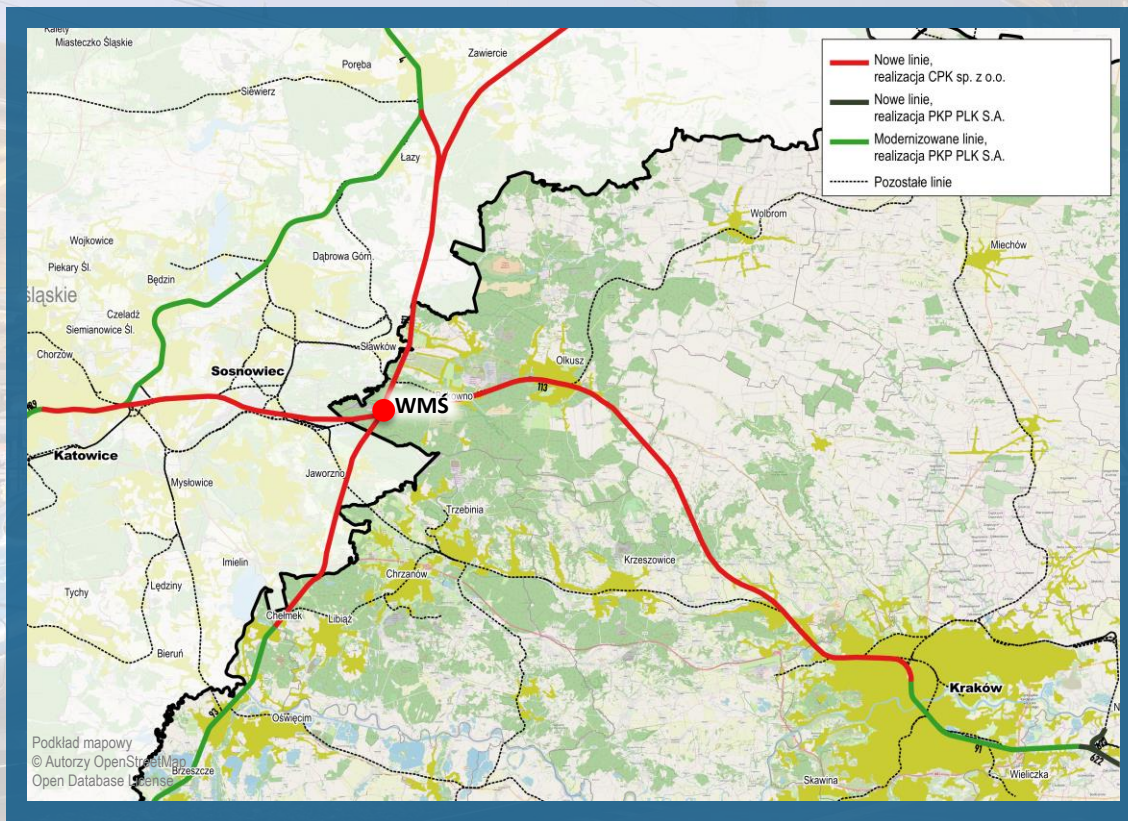


Węzeł Małopolsko-Śląski

Korzyści dla małopolski

Założenia do trasowania w wersji I

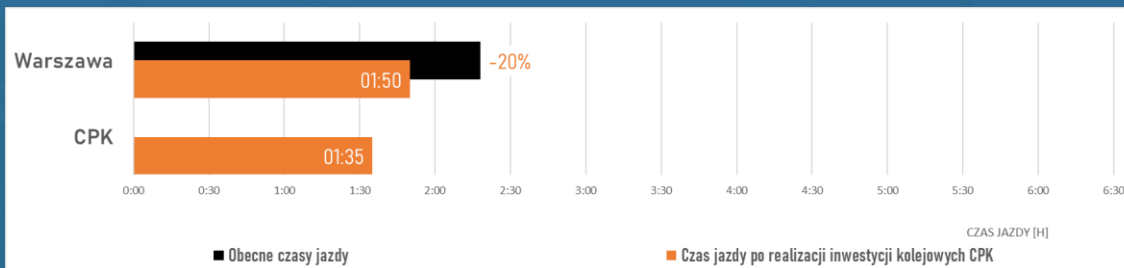
- 15 minut krótszy czas przejazdu z Krakowa i dalej położonych miejscowości (np. Nowy Sącz, Zakopane) do CPK i Warszawy niż istniejącą linią nr 8 przez Miechów
- Możliwość uruchomienia większej liczby pociągów regionalnych, aglomeracyjnych i towarowych po linii nr 8 przez Słomniki i Miechów
- Część pociągów dalekobieżnych obsługuje Olkusz; dodatkowo możliwość uruchomienia dodatkowo Regionalnych Ekspresów o czasie przejazdu Kraków – Olkusz 20 minut
- Skrócenie czasu jazdy najszybszych pociągów Kraków – Katowice do 35 minut
- Co 20 minut pociągi Kraków – Katowice – odciążenie autostrady A4



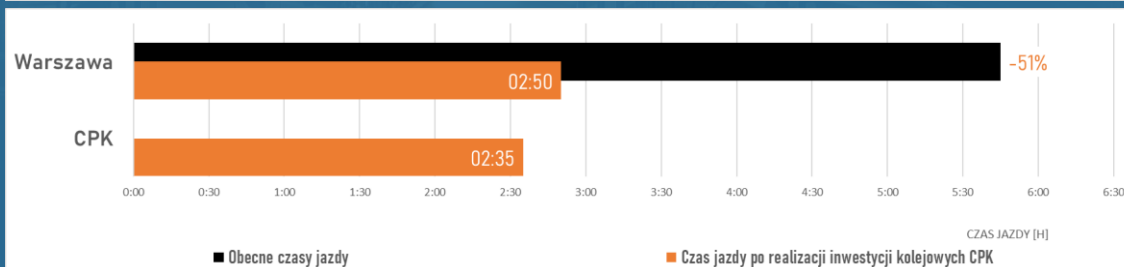
Węzeł Małopolsko-Śląski – Kraków

Czas jazdy pociągów InterCity do CPK i Warszawy

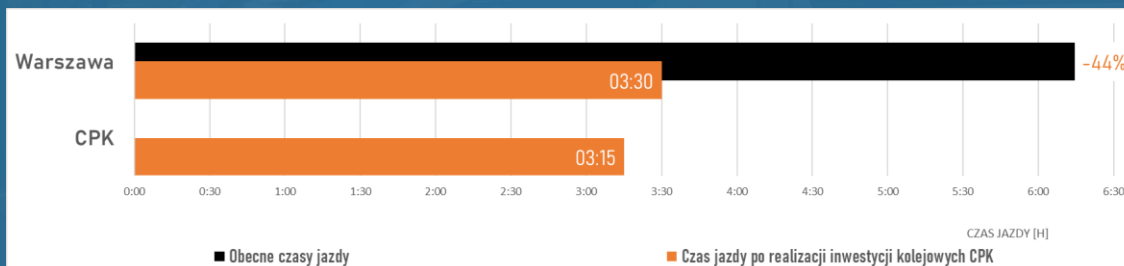
Z KRAKOWA



Z NOWEGOSĄCZA



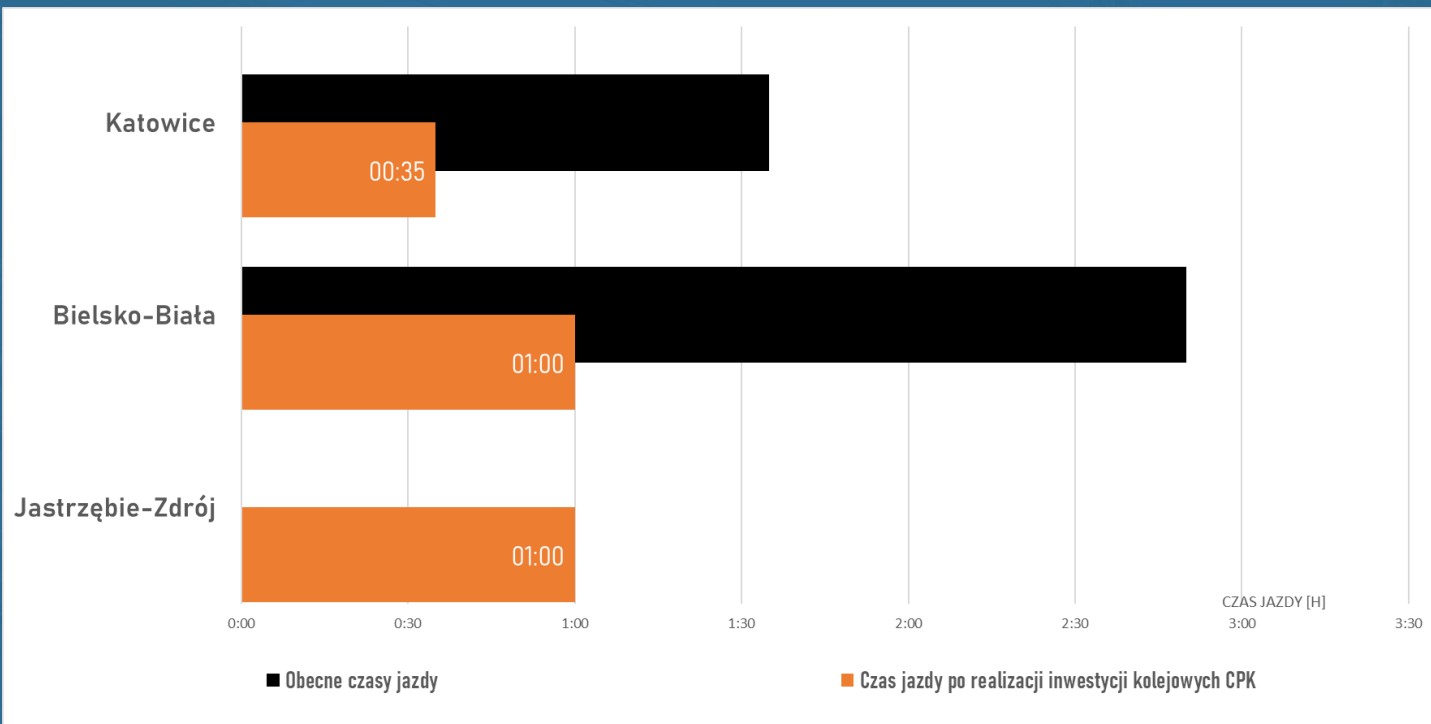
Z ZAKOPANEGO



Węzeł Małopolsko-Śląski - Kraków

Czas jazdy pociągów InterCity / InterRegio

Z KRAKOWA



Busko Zdrój – Żabno – Tarnów

Informacje podstawowe

Założenia do trasowania w wersji I

Długość budowanej linii nr 73	59 km (37 km w granicach województwa małopolskiego)
Prędkość eksploatacyjna	160 - 250 km/h
Prędkość projektowa	250 km/h
Zasilanie	25 kV 50 Hz lub 3 kV

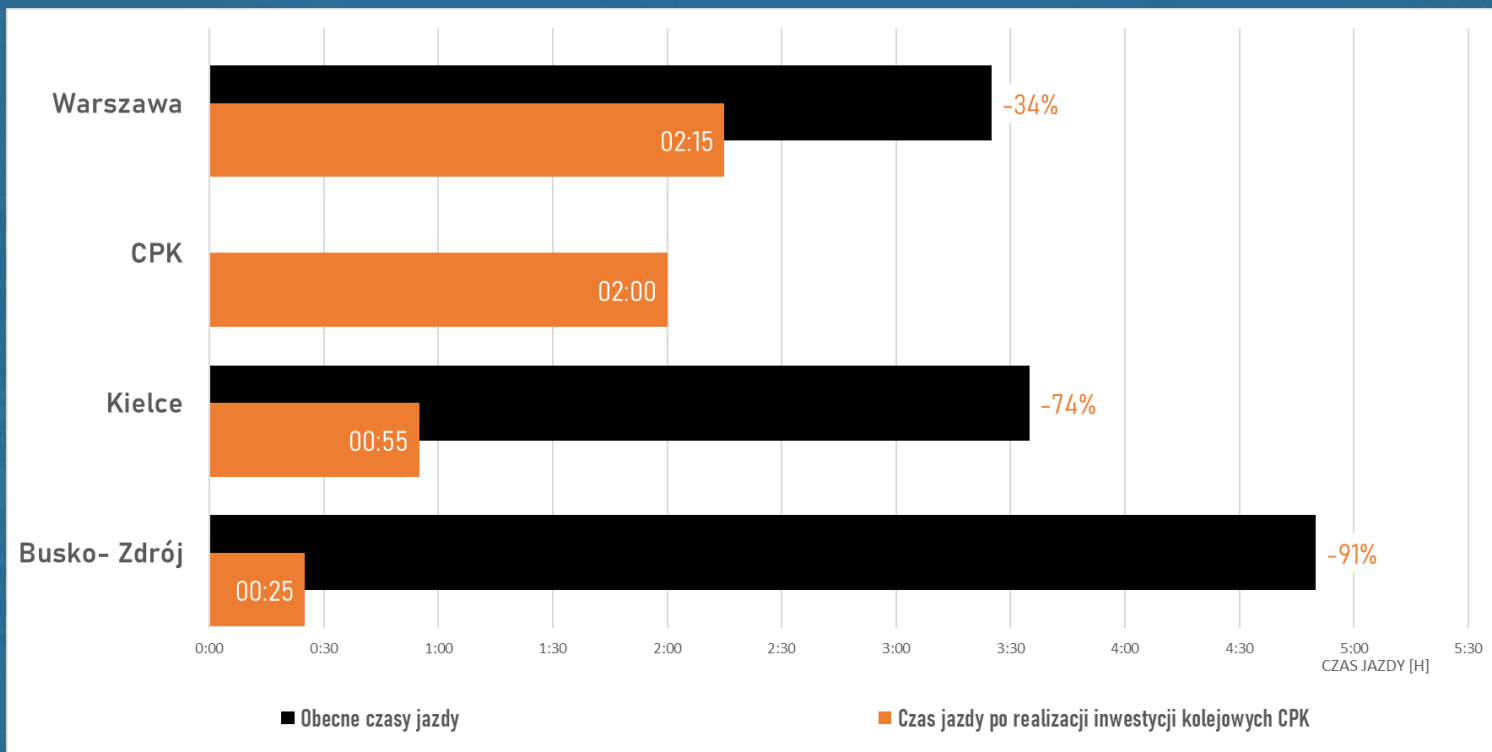
Źródło: Opracowanie własne



Busko Zdrój – Żabno – Tarnów

Czas jazdy pociągów InterRegio

Z TARNOWA



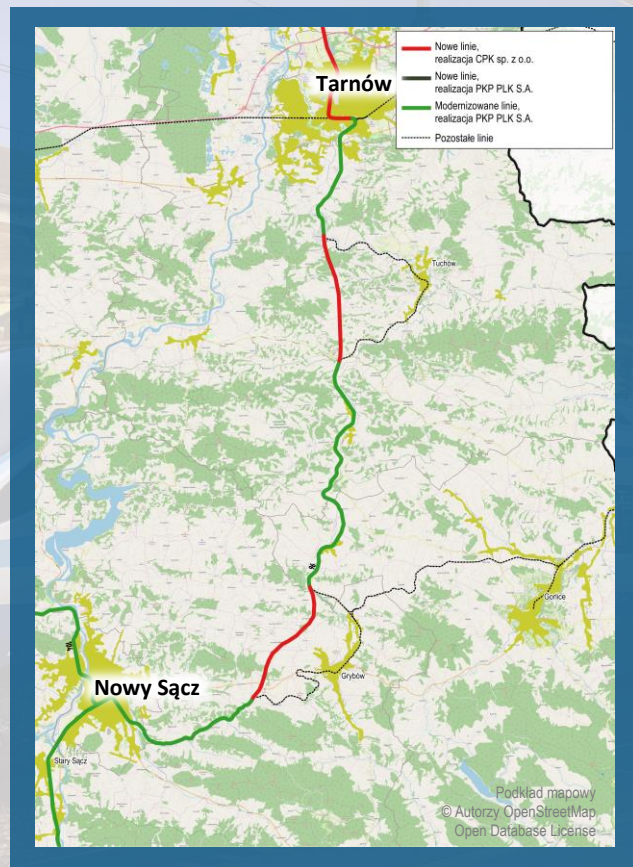
Tarnów – Nowy Sącz – Krynica

Informacje podstawowe

Założenia do trasowania w wersji I

Długość odcinków nowego przebiegu linii nr 96 Tarnów – Nowy Sącz	21 km
Prędkość eksploatacyjna	160 km/h
Prędkość projektowa	160 km/h
Zasilanie	3 kV

Źródło: Opracowanie własne



Rodzaje pociągów na liniach CPK

InterCity	• Prędkość maksymalna = 250 km/h • Mała liczba postojów – obsługa największych miast i aglomeracji	
InterRegio	• Prędkość maksymalna = 250 km/h • Większa liczba postojów – obsługa również miast powiatowych	
RegioExpress	• Prędkość maksymalna = 160 km/h • Obsługa miast i większych miejscowości na terenie województwa	
Towarowe	• Możliwość i warunki prowadzenia ruchu uzależnione od wyników analiz	

Rodzaje pociągów na liniach CPK

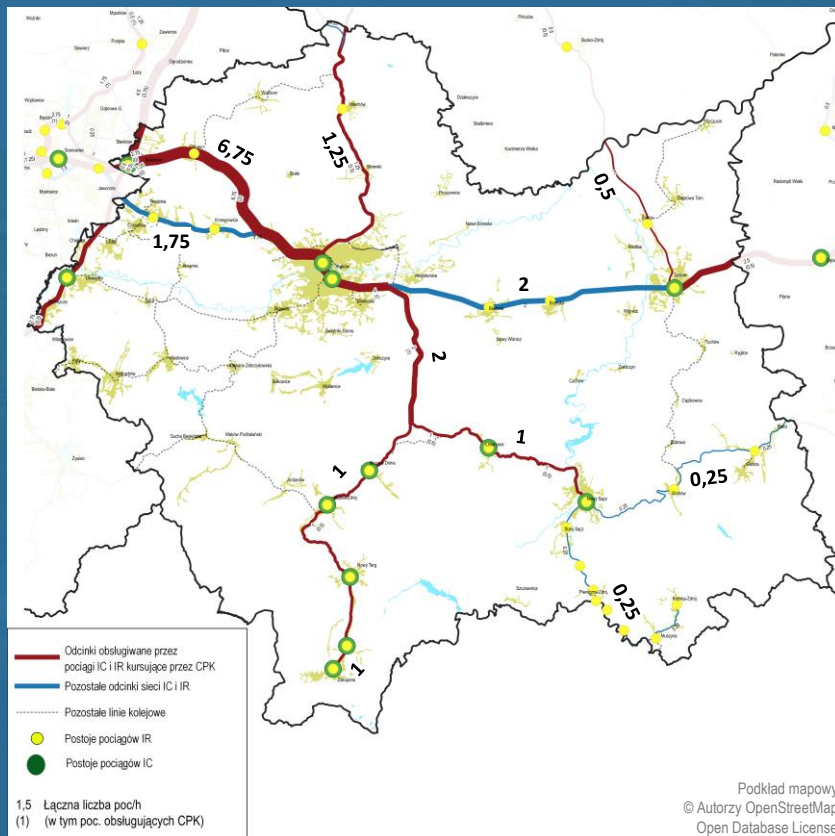
InterCity	• Prędkość maksymalna = 250 km/h • Mała liczba postojów – obsługa największych miast i aglomeracji OPRACOWANE ZAŁOŻENIA DLA LICZBY I RELACJI POCIĄGÓW PRZEZ PKP INTERCITY I CPK	
InterRegio	• Prędkość maksymalna = 250 km/h • Większa liczba postojów – obsługa również miast powiatowych LICZBA I RELACJE POCIĄGÓW DO OPRACOWANIA PRZEZ ORGANIZATORÓW PRZEWOZÓW I CPK	
RegioExpress	• Prędkość maksymalna = 160 km/h • Obsługa linii regionalnych	
Towarowe	• Możliwość i warunki prowadzenia ruchu uzależnione od wyników analiz	

Założenia dla liczby pociągów

Liczba pociągów jest punktem wyjścia do analiz technicznych, eksploatacyjnych i środowiskowych.

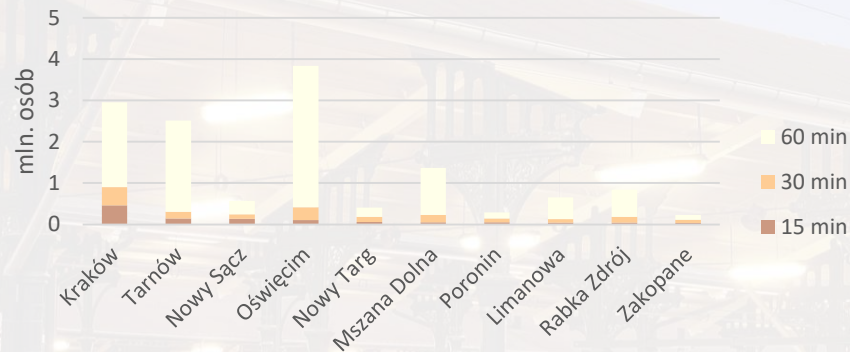
Mapa wskazuje średnią liczbę pociągów kategorii InterCity i InterRegio w godzinie na podstawie założeń PKP Intercity i CPK dla horyzontu po realizacji Programu CPK.

Niezbędne jest ustalenie założeń dla kategorii RegioExpress.

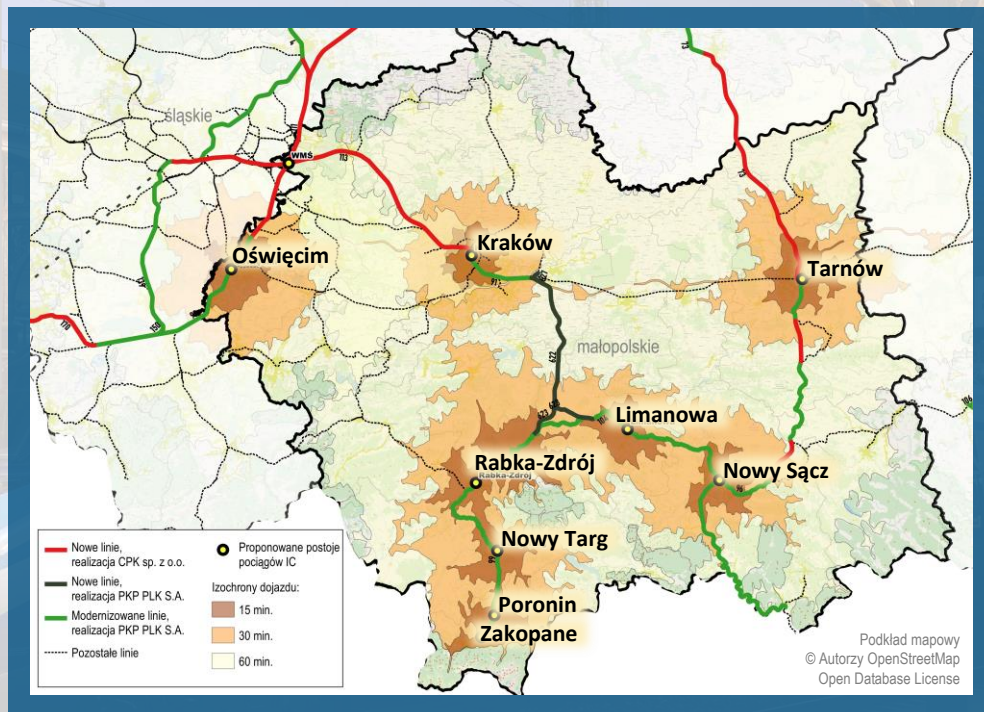
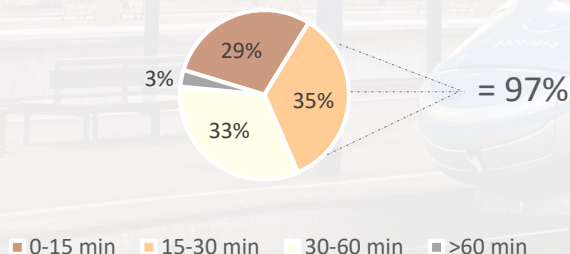


Potencjał ludnościowy – kategoria InterCity

Ludność w zasięgu stacji kolejowych



Odsetek populacji woj. małopolskiego w zasięgu stacji kolejowych kategorii InterCity

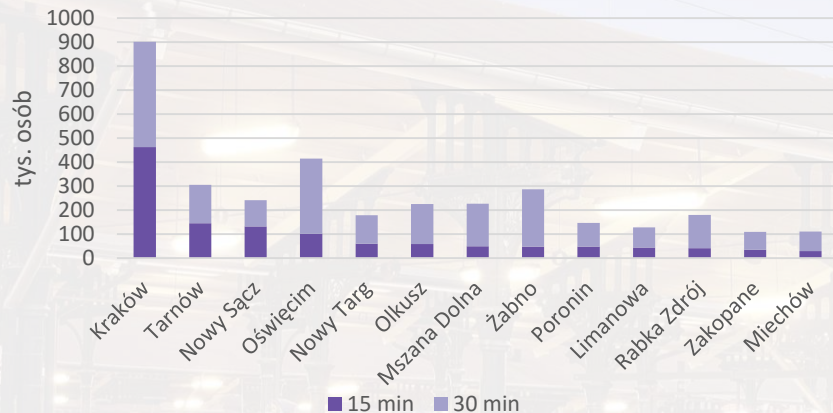


Źródło: Opracowanie własne.

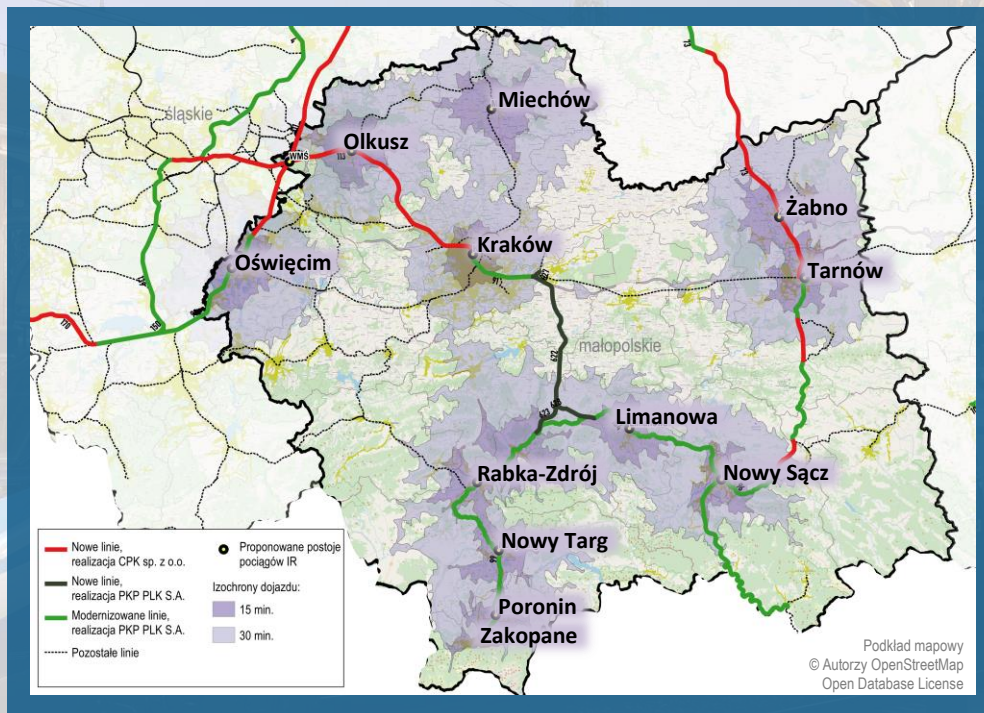
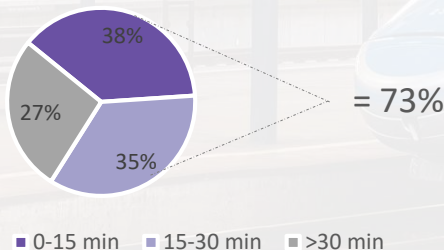
Postoje pociągów zapewniających bezpośredni dojazd do CPK i Warszawy.

Potencjał ludnościowy – kategoria InterRegio

Ludność w zasięgu stacji kolejowych



Odsetek populacji woj. małopolskiego w zasięgu stacji kolejowych kategorii InterRegio i regionalnych ekspresów



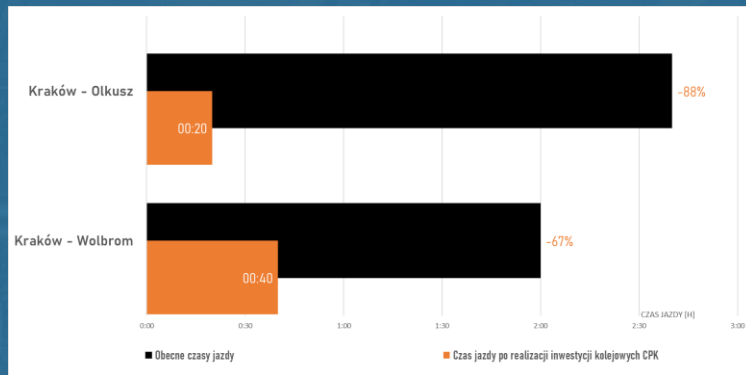
Źródło: Opracowanie własne.
Postoje pociągów zapewniających bezpośredni dojazd do CPK i Warszawy.

Węzeł Małopolsko-Śląski - Kraków

Możliwe relacje pociągów RegioExpress

Założenia do trasowania w wersji I

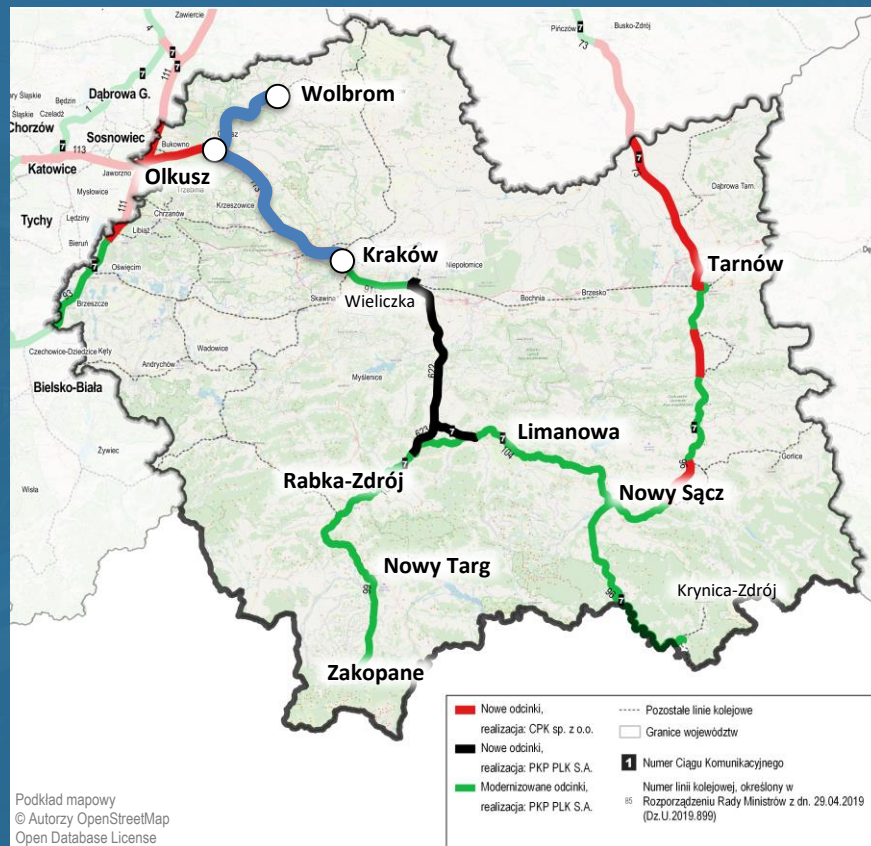
CZAS JAZDY POTENCJALNYCH POCIĄGÓW REGIOEXPRESS W RELACJI KRAKÓW – OLSZUSZ – WOLBROM



Sugerowana liczba pociągów RegioExpress:

- 1 para pociągów na godzinę Kraków – Olkusz – Wolbrom

* Czasy jazdy zostały oszacowane metodą analityczną na podstawie wstępnych założeń – do uszczegółowienia na kolejnych etapach analiz

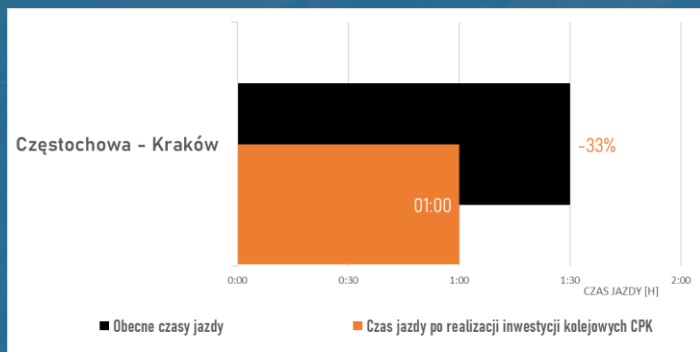


Węzeł Małopolsko-Śląski - Kraków

Możliwe relacje pociągów RegioExpress

Założenia do trasowania w wersji I

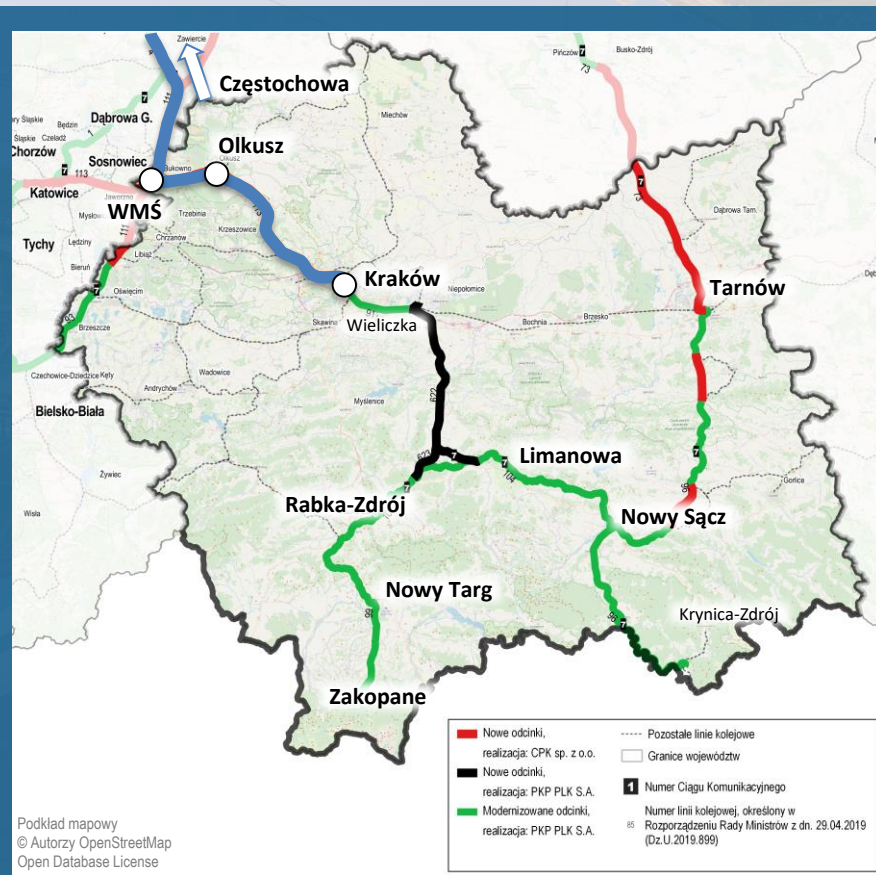
CZAS JAZDY POTENCJALNYCH POCIĄGÓW REGIOEXPRESS W RELACJI KRAKÓW – CZĘSTOCHOWA



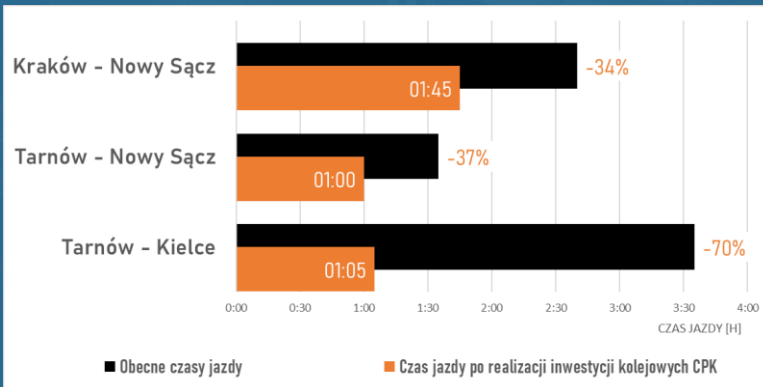
Sugerowana liczba pociągów RegioExpress:

- 1 para pociągów na godzinę w relacji Kraków – Olkusz – WMŚ – Zawiercie – Częstochowa

* Czasy jazdy zostały oszacowane metodą analityczną na podstawie wstępnych założeń – do uszczegółowienia na kolejnych etapach analiz



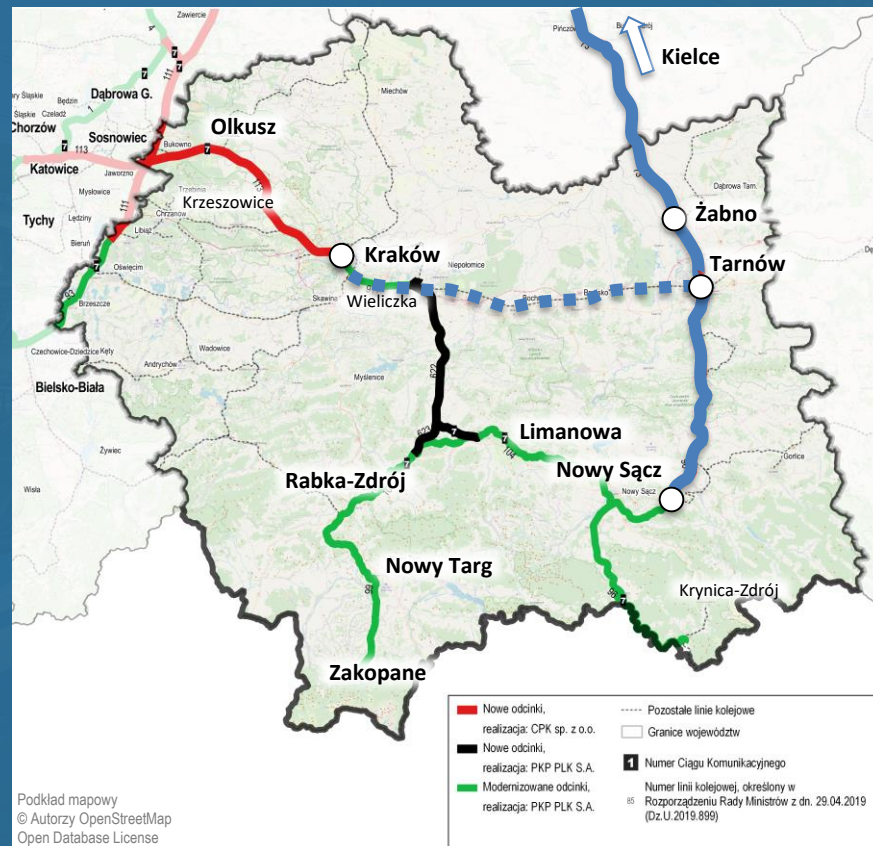
CZAS JAZDY POTENCJALNYCH POCIĄGÓW REGIOEXPRESS W RELACJI KIELCE – TARNÓW – NOWY SĄCZ



Sugerowana liczba pociągów RegioExpress:

- 1 para pociągów na godzinę Kielce – Tarnów – Nowy Sącz
- Potencjalna relacja Kraków – Tarnów – Nowy Sącz

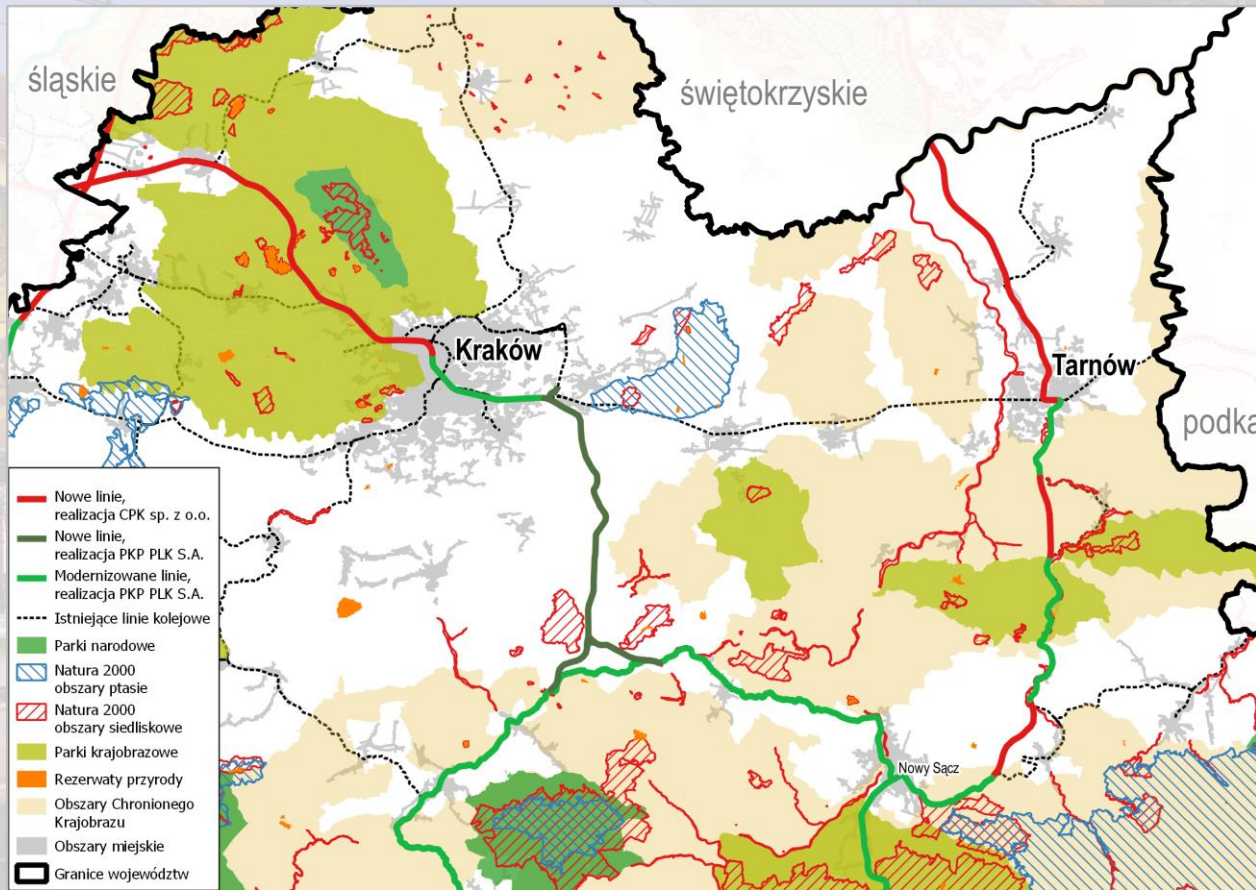
* Czasy jazdy zostały oszacowane metodą analityczną na podstawie wstępnych założeń – do uszczegółowienia na kolejnych etapach analiz



Przebieg na tle form ochrony przyrody

Kolizje nowych linii kolejowych z FOP w woj. małopolskim

Parki narodowe	NIE najbliższy – ok. 5 km
Obszary Natura 2000	TAK kolizja z 1 obszarem
Rezerваты przyrody	NIE najbliższy – ok. 150 m
Parki krajobrazowe	TAK kolizja z 2 obszarami
Obszary chronionego krajobrazu	TAK kolizja z 3 obszarami
Pomniki przyrody	TAK kolizja z 1 obiektem
Stanowiska dokumentacyjne	NIE najbliższy – ok. 200 m
Użytki ekologiczne	TAK kolizja z 2 obszarami
Zespoły przyrodniczo-krajobrazowe	NIE najbliższy – ok. 3,5 km



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GDOŚ

DZIĘKUJEMY ZA UWAGĘ

CENTRALNY PORT KOMUNIKACYJNY

—

SOLIDARITY TRANSPORT HUB

POLAND

Kraków
11 września 2019 r.



POLSKA NA DOBRYCH TORACH

CENTRALNY PORT KOMUNIKACYJNY

—
SOLIDARITY TRANSPORT HUB
POLAND