

REGIONALNE KONSULTACJE STRATEGICZNE

CENTRALNY PORT KOMUNIKACYJNY



SOLIDARITY TRANSPORT HUB POLAND

Poznań
8 lipca 2019r.

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 wielkopolskim
- Nawiązanie współpracy na poziomie roboczym
- Zebranie uwag, wniosków i opinii do uwzględnienia w kolejnych etapach prac



Terminal Centralnego Portu Komunikacyjnego
Koncepcja Zaha Hadid Architects

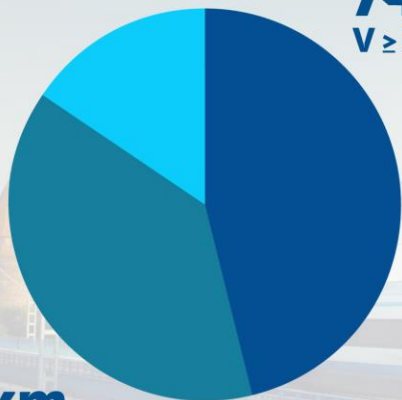
CENTRALNY PORT KOMUNIKACYJNY
—
SOLIDARITY TRANSPORT HUB
POLAND



10 nowych tras łączących CPK i Warszawę

**Z WIĘKSZOŚCIĄ REGIONÓW
W POLSCE**

190 km
V ≥ 160 km/h



670 km
V ≥ 250 km/h

740 km
V ≥ 200-250 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 uchwała, co następuje:

§ 1. Rada Ministrów przyjmuje, że zgodnie z polityką rządu jest podjęcie działań opisanych w dokumencie Koncepcja 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
BEATA SZYDŁO



DZIENNIK USTAW RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Warszawa, dnia 6 czerwca 2018 r.

Poz. 1089

U S T A W A
z dnia 10 maja 2018 r.

o Centralnym Porcie Komunikacyjnym¹⁾

DZIAŁ I
Przepisy ogólne

Art. 1. Ustawa określa zasady i tryb:

- 1) zarządzania przygotowaniem i realizacją inwestycji w zakresie Centralnego Portu Komunikacyjnego, zwanego dalej „CPK”. Inwestycjami Towarzyszącymi oraz innymi przedsięwzięciami związanymi z budową CPK;
- 2) przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie CPK;
- 3) przygotowania i realizacji Inwestycji Towarzyszących.

Art. 2. Piekotó w ustawie jest mowa o:

- 1) Dokumentacje Wdrażającej – należy przez to rozumieć dokument wykonawczy do Programu, zawierający w szczególności harmonogramy realizacji oraz budżety poszczególnych Przedsięwzięć;
- 2) Inwestorów – należy przez to 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
- o ile przygotowują lub realizują Przedsięwzięcia;
- 3) Inwestycji – należy przez to 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⁾ Niniejsza ustawa zmienia się ustawy: ustawy z dnia 1 grudnia 1995 r. o wypłatach z tytułu przez jednoosobowe spółki Skarbu Państwa, ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami, ustawy z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe”, ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze, ustawę z dnia 11 kwietnia 2003 r. o kumulowaniu ulogów rolągow, ustawy z dnia 5 września 2008 r. o komercjalizacji państwowego przedsiębiorstwa użyteczności publicznej „Poczta Polska”, ustawy 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 ustawy z dnia 16 grudnia 2016 r. o znadkach zarządzania własnością państwową.

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

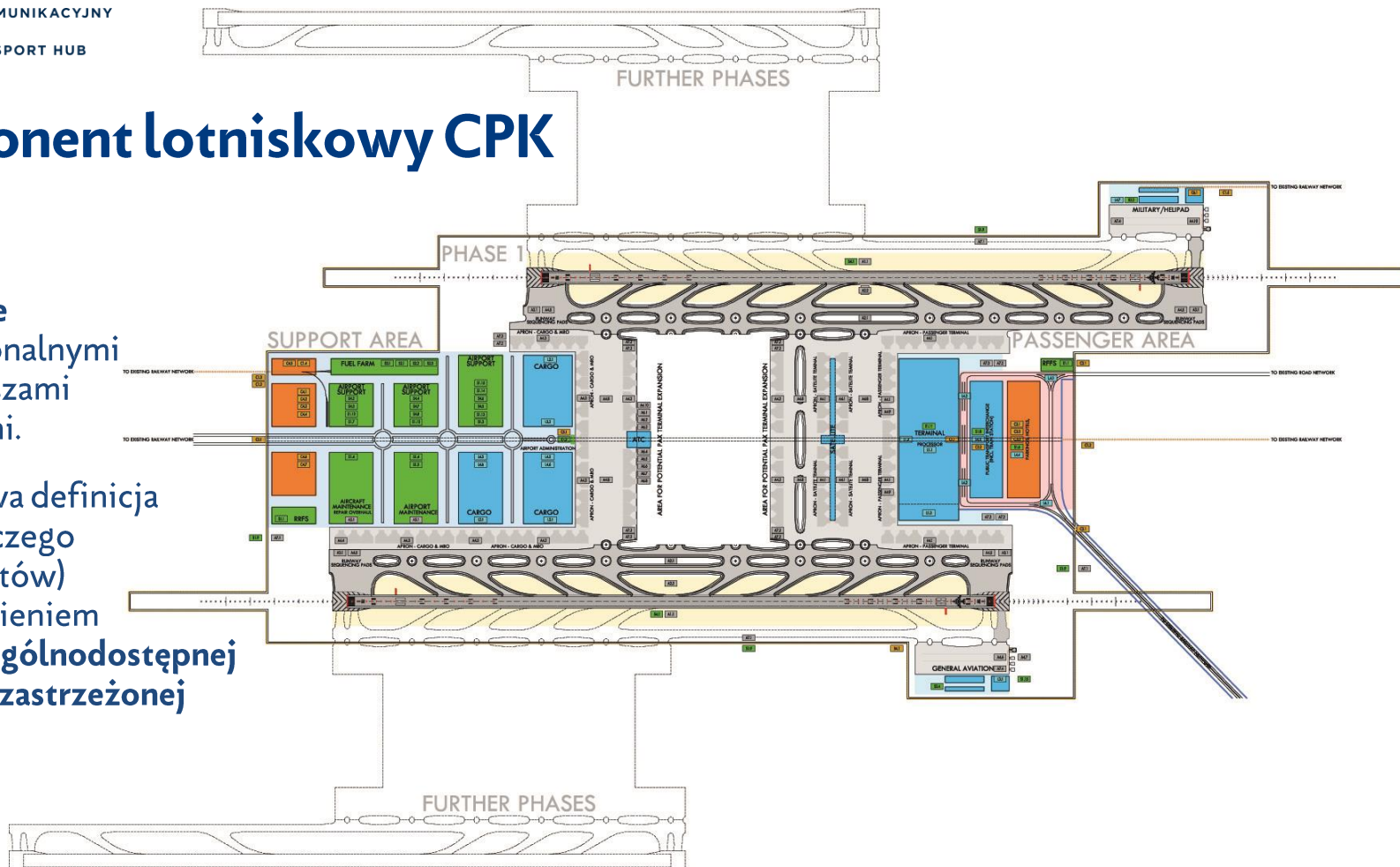
Michał Wrona – Członek Zarządu



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

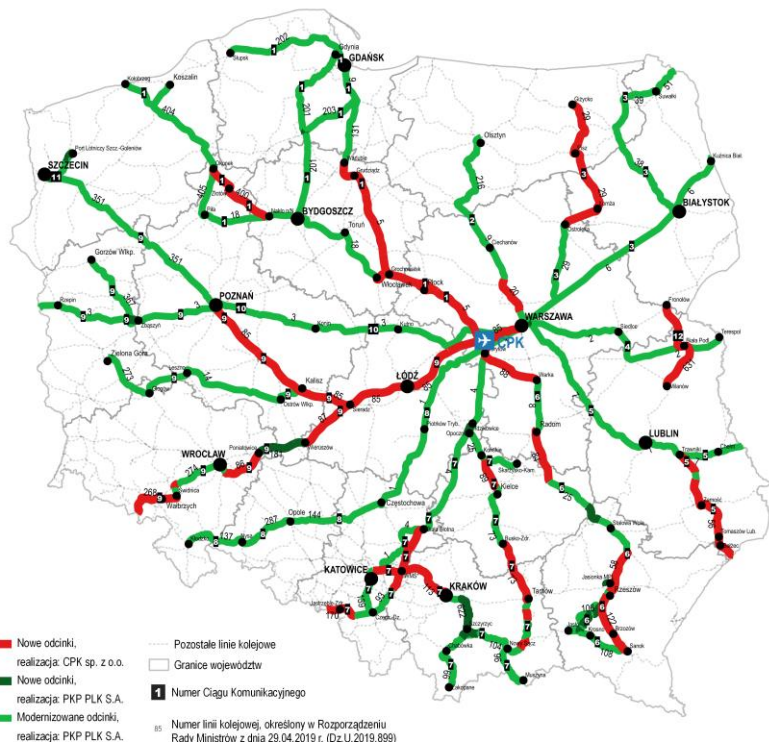
DECYZJA LOKALIZACYJNA

DECYZJA LOKALIZACYJNA

Kolej. Część ogólna

A blurred high-speed train, white with blue accents, is crossing a bridge over a river. The bridge has blue railings and concrete supports. In the background, a stone tower with a conical roof is visible. The sky is clear and blue. The text 'Kolej. Część ogólna' is overlaid in the center in a bold, blue font.

Komponent Kolejowy



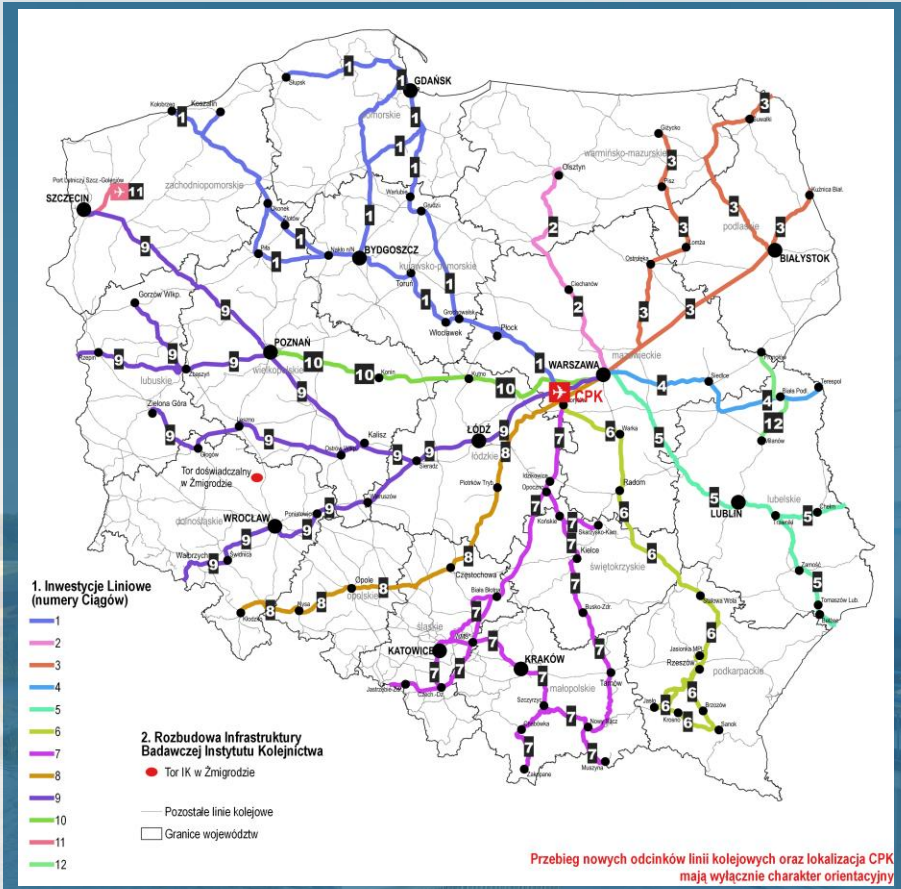
Przebieg nowych odcinków linii kolejowych oraz lokalizacja CPK mają wyłącznie charakter orientacyjny

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

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 oddziaływana 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)

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

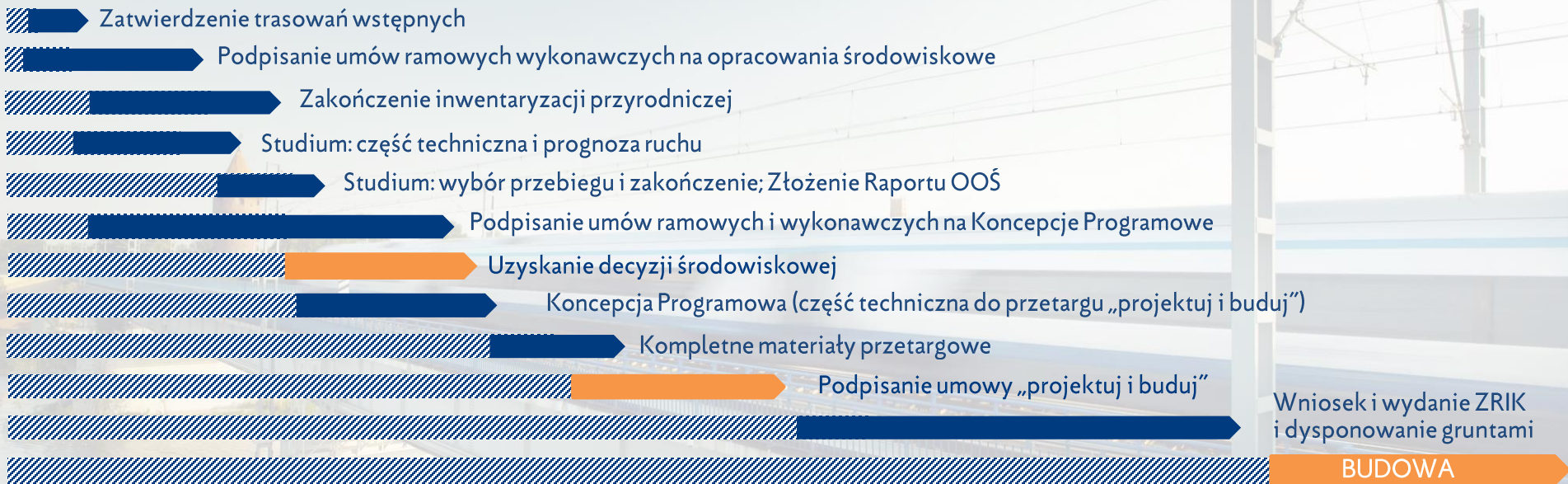
w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) będą stanowiły podstawy do realizacji prac projektowych.

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



Szprychy CPK w województwie wielkopolskim

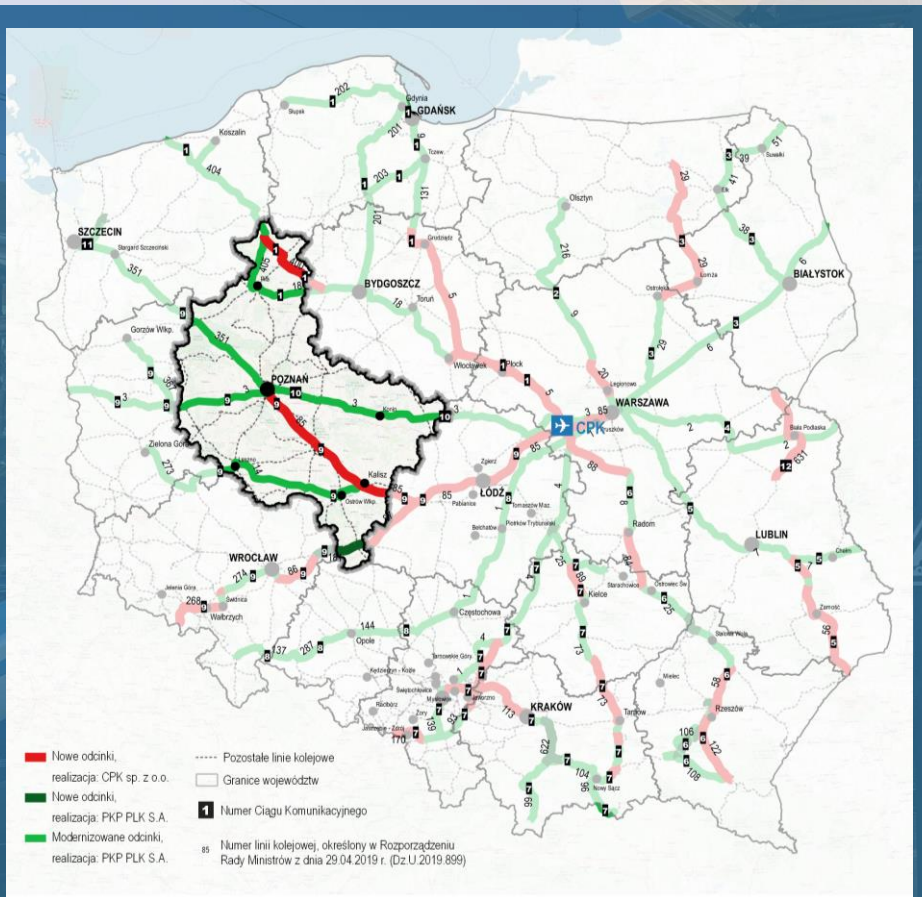
Długość linii eksploatowanych obecnie 1878 km
(6,3 km / 100 km²)

Szprychy CPK – suma 811 km

Szprychy CPK – linie istniejące 615 km

Szprychy CPK – linie nowe 196 km

Długość linii eksploatowanych po realizacji CPK 2074 km
(7,0 km / 100 km²
wzrost o 12%)



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

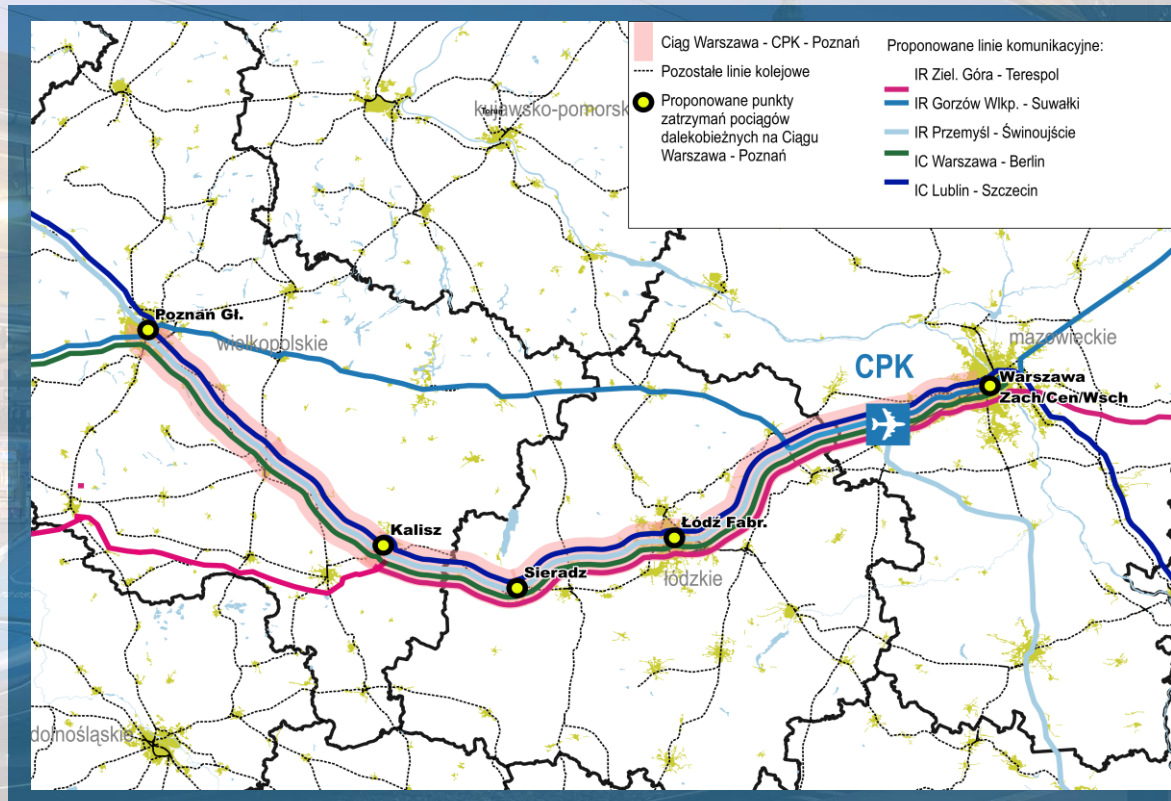
W przyszłości jest możliwa **korekta danych liczbowych** wynikająca z uszczegółowienia założeń i opracowania ewentualnych trasowań alternatywnych.

KDP: Poznań – Kalisz – CPK – Warszawa

Informacje podstawowe

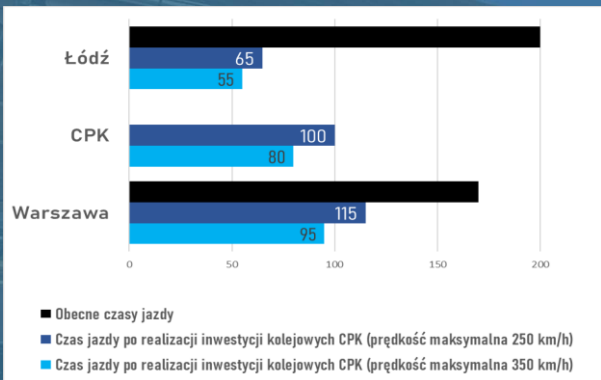
Założenia do trasowania w wersji I

Długość linii KDP Poznań – Kalisz – gr. woj	128 km
Prędkość eksploatacyjna	≥ 250 km/h
Prędkość projektowa	Do 350 km/h
Zasilanie	25 kV 50 Hz
Sieć TEN-T	Bazowa pasażerska (korytarz Morze Północne – Morze Bałtyckie, brakujący odcinek)
Liczba pociągów PKP Intercity	1,5 pary pociągów na godzinę (3 pociągi w ciągu 2 godzin) po linii KDP 0,75 pary pociągów na godzinę (3 pociągi w ciągu 4 godzin) po linii istniejącej lub KDP

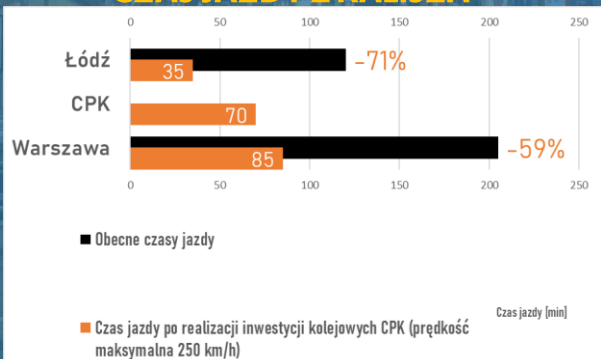


Czasy jazdy pociągów kategorii Intercity

CZAS JAZDY Z POZNANIA

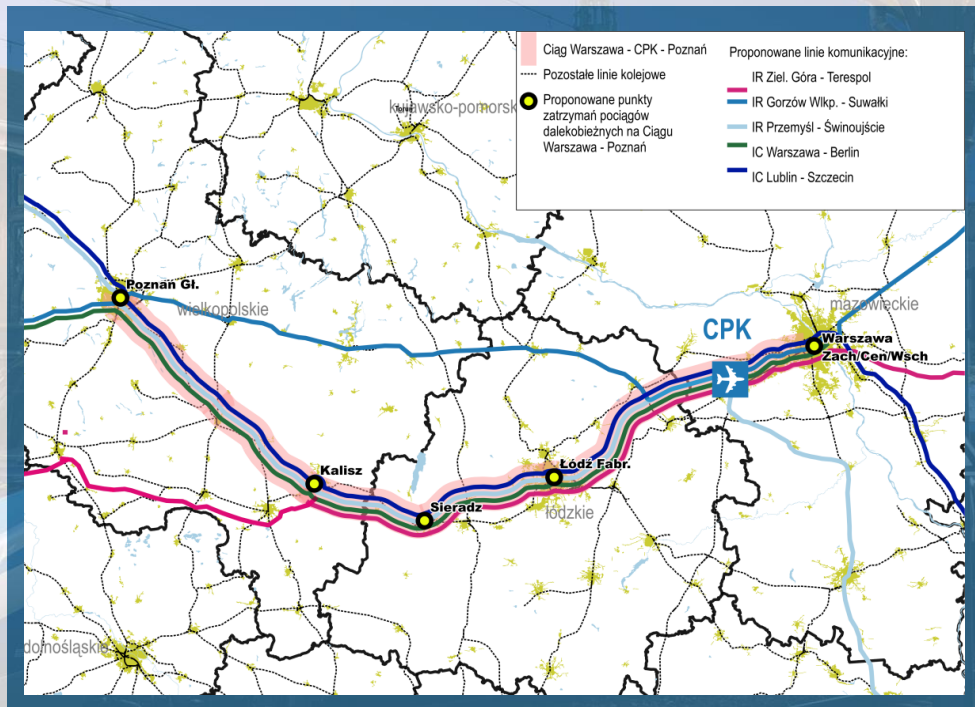


CZAS JAZDY Z KALISZA



Postój w Kaliszu dla wybranych pociągów Intercity

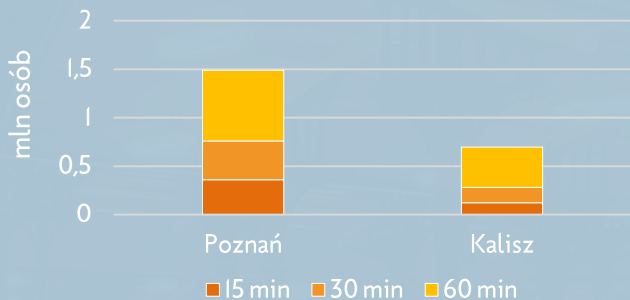
Założenia do trasowania w wersji I



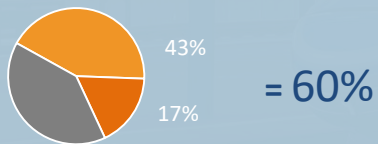
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych PKP Intercity S.A. dotyczących oferty przewozowej

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

Ludność w zasięgu stacji kolejowych

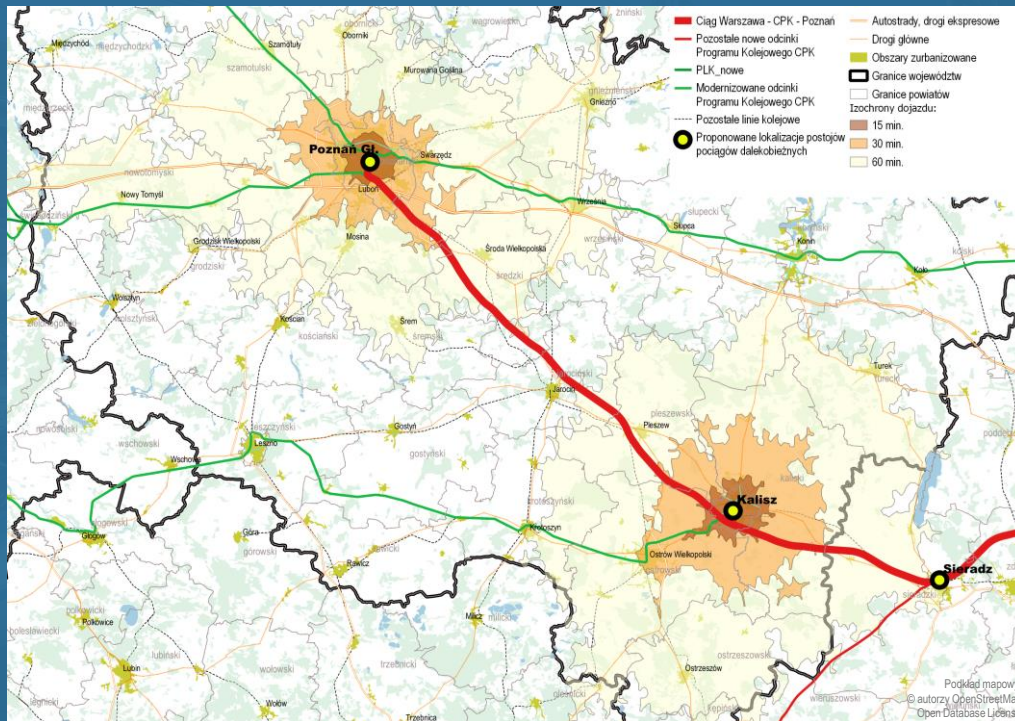


Odsetek populacji woj. wielkopolskiego w zasięgu 60 minut dojazdu do stacji z postojem pociągów kategorii Intercity



■ Poznań ■ Kalisz ■ Wielkopolskie

Założenia do trasowania w wersji I



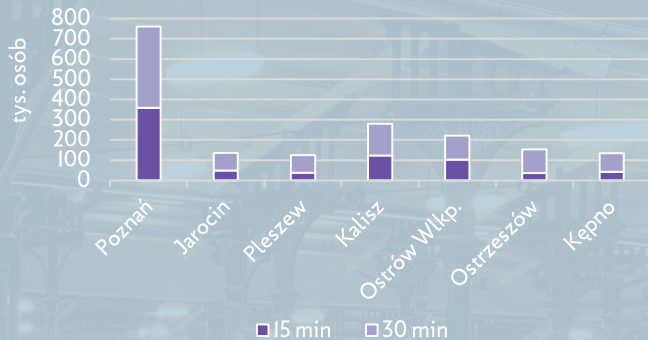
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GUS.

*Postój w Kaliszu dla wybranych pociągów Intercity

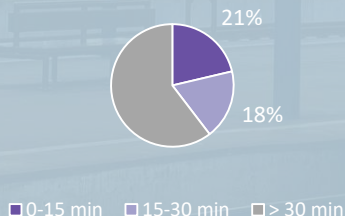
KDP: Poznań – Kalisz – gr. województwa

Potencjał ludnościowy dla pociągów kategorii InterRegio i regionalnych ekspresów

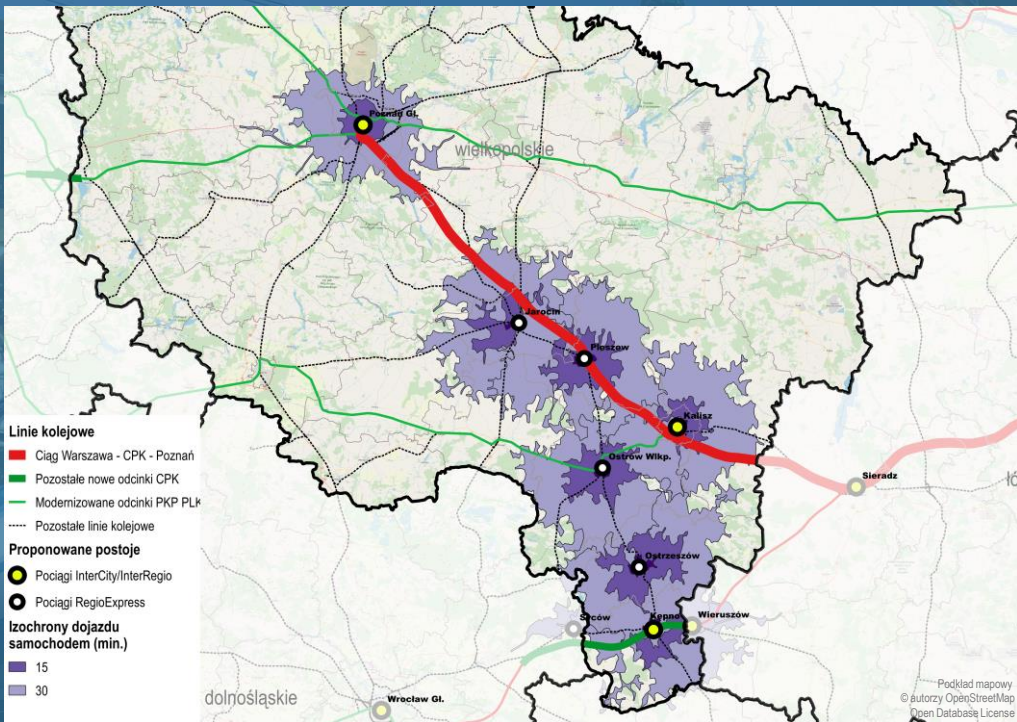
Ludność w zasięgu stacji kolejowych



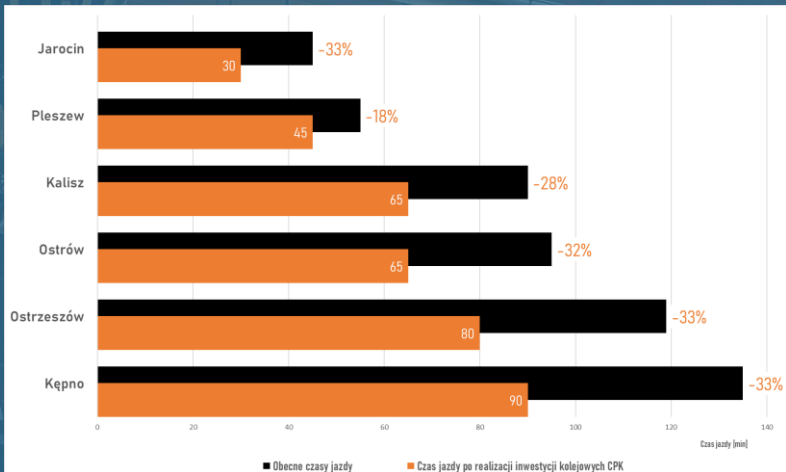
Odsetek populacji woj. wielkopolskiego w zasięgu stacji kolejowych kategorii InterRegio i regionalnych ekspresów



Założenia do trasowania w wersji I



CZAS JAZDY POTENCJALNYCH REGIONALNYCH EKSPRESÓW Z POZNANIA

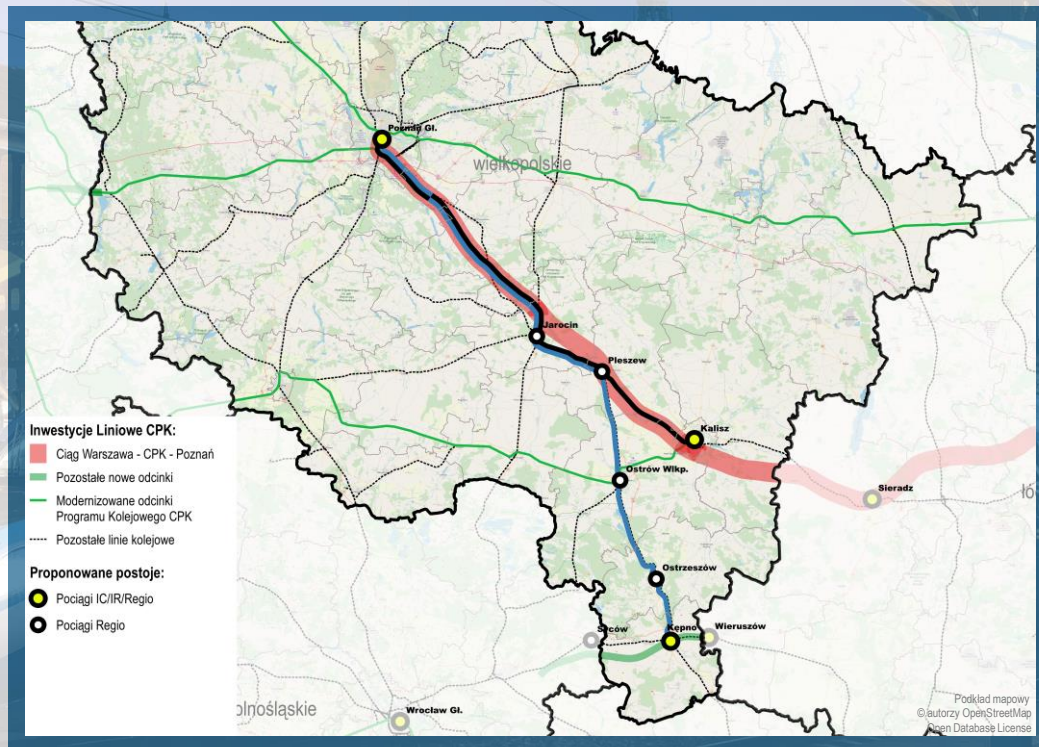


Sugerowana liczba regionalnych ekspresów:

- 1 para pociągów Poznań – Jarocin – Pleszew – Kalisz
- 1 para pociągów na godzinę Poznań – Jarocin – Pleszew – Ostrów Wlkp. – Ostrzeszów – Kępno

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

Założenia do trasowania w wersji I

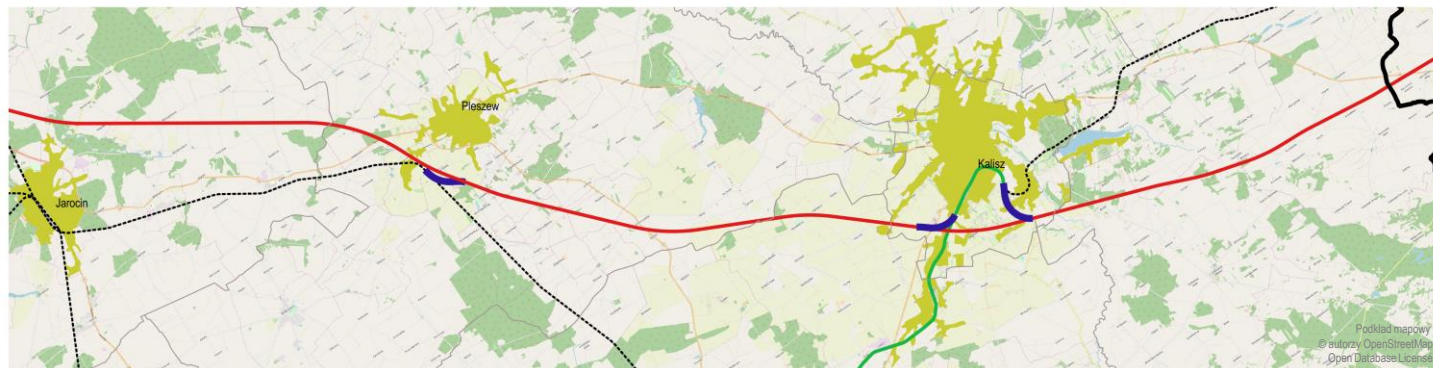


Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych PKP Intercity S.A. dotyczących oferty przewozowej

Przebieg w terenie



odcinek Poznań - Jarocin



Założenia do trasowania w wersji I odcinek Jarocin - Kalisz - gr. woj.

Przepustowość węzła jest w dużej mierze wykorzystana.

W skali kraju jest to wyjątkowy węzeł, w którym zbiega się 10 linii kolejowych o dużym ruchu, a przesiadki i skomunikowania pociągów mają duże znaczenie.

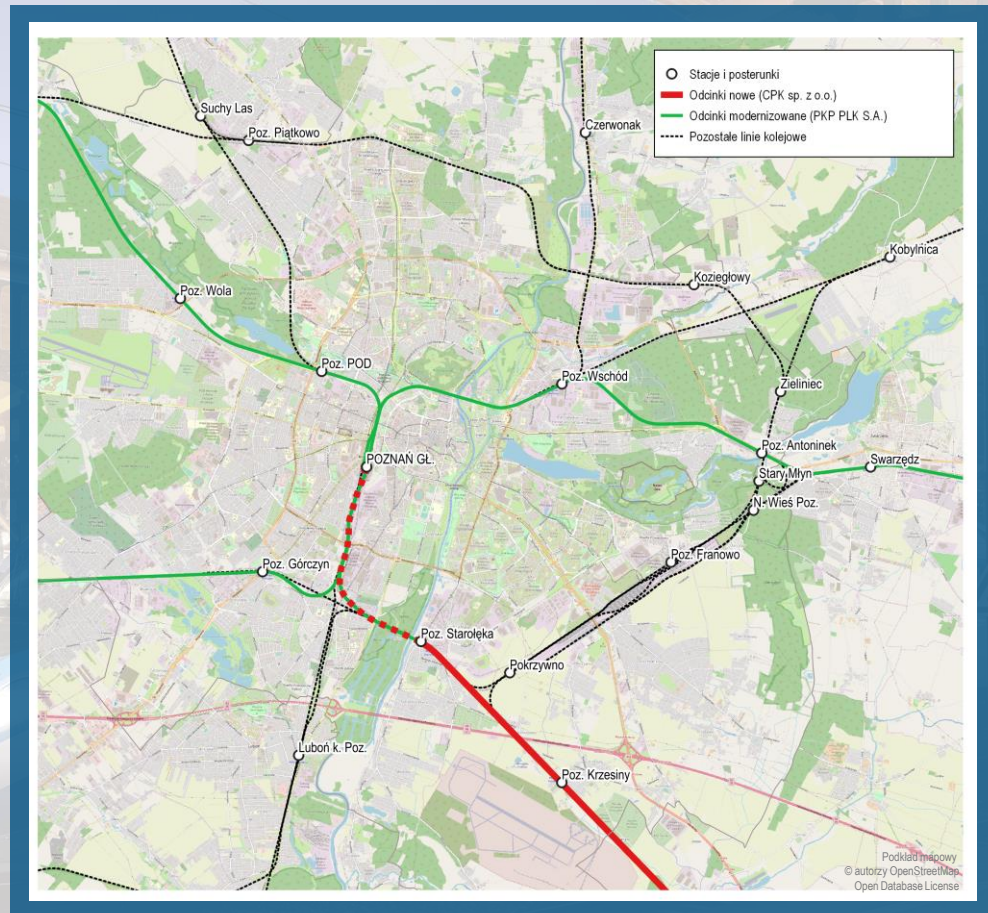
Niezbędna jest rozbudowa węzła, aby:

- Wprowadzić dodatkowy ruch z linii dużych prędkości
- Umożliwić rozwój kolei regionalnej

W szczególności dotyczy to:

- Stacji Poznań Główny
- Odcinka Poznań Główny – Poznań Wschód / Poznań POD i stacji Poznań Wschód
- Rejonu Wolnych Torów wraz z wylotami w kierunku Lubonia i Poznania Starołęki

Efekt zostanie osiągnięty tylko jeśli zakres prac będzie bezpośrednio związany z docelową liczbą i relacjami pociągów wszystkich kategorii w całym węźle.

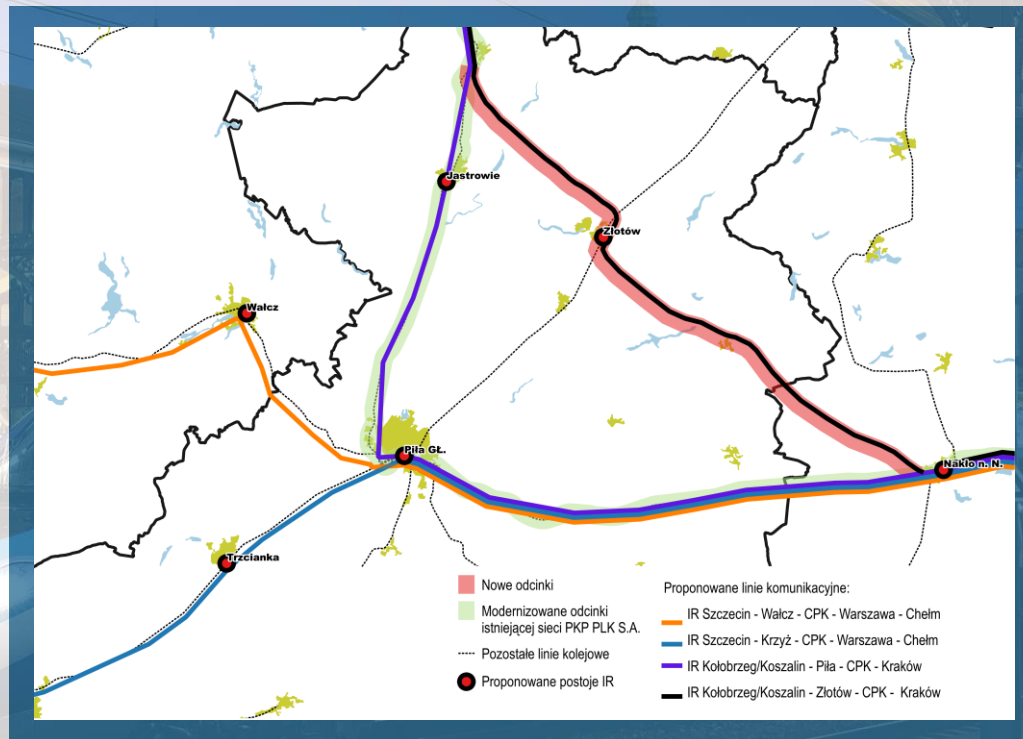
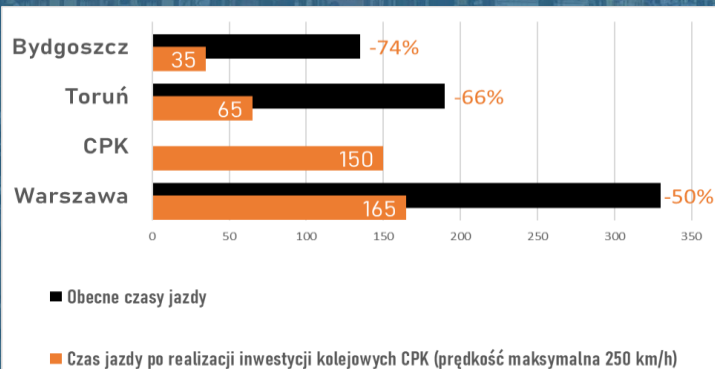


Źródło: Opracowanie własne.

Nakło n. Notecią – Złotów – Okonek

Długość linii na obszarze woj. wielkopolskiego	52 km
Prędkość eksploatacyjna	160 - 250 km/h
Prędkość projektowa	250 km/h
Zasilanie	3 kV lub 25 kV 50 Hz
Sieć TEN-T	brak
Liczba pociągów PKP Intercity	0,5 pary pociągów na godzinę (1 pociąg co 2 godziny)

CZAS JAZDY POCIĄGÓW INTERREGIO ZE ZŁOTOWA



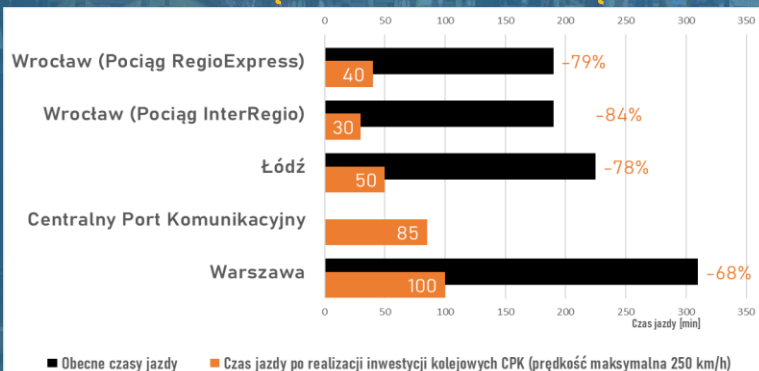
Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych PKP Intercity S.A. dotyczących oferty przewozowej

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

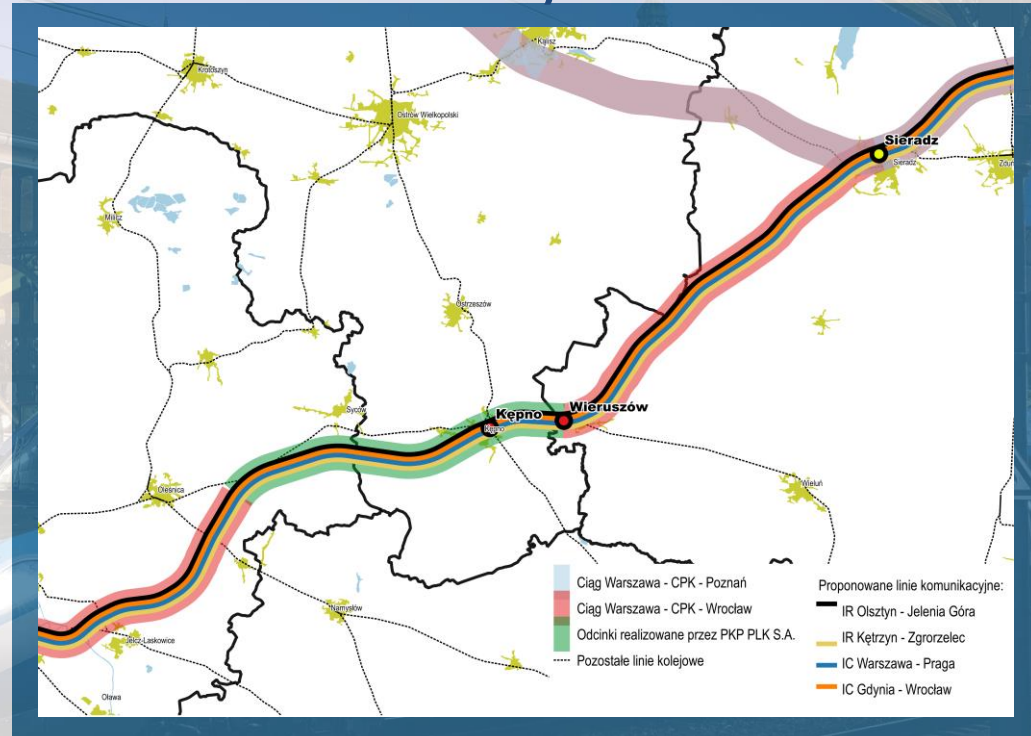
Wieruszów – Kępno – okolice Sycowa

Długość linii na obszarze woj. wielkopolskiego	27 km
Prędkość eksploatacyjna	≥ 250 km/h
Prędkość projektowa	Do 350 km/h
Zasilanie	25 kV 50 Hz
Sieć TEN-T	Bazowa pasażerska (procedowane objęcie korytarzem Morze Północne – Morze Bałtyckie, brakujący odcinek)
Liczba pociągów PKP Intercity	1 para pociągów na godzinę

CZAS JAZDY POCIĄGÓW INTERREGIO Z KĘPNA



Założenia do trasowania w wersji I

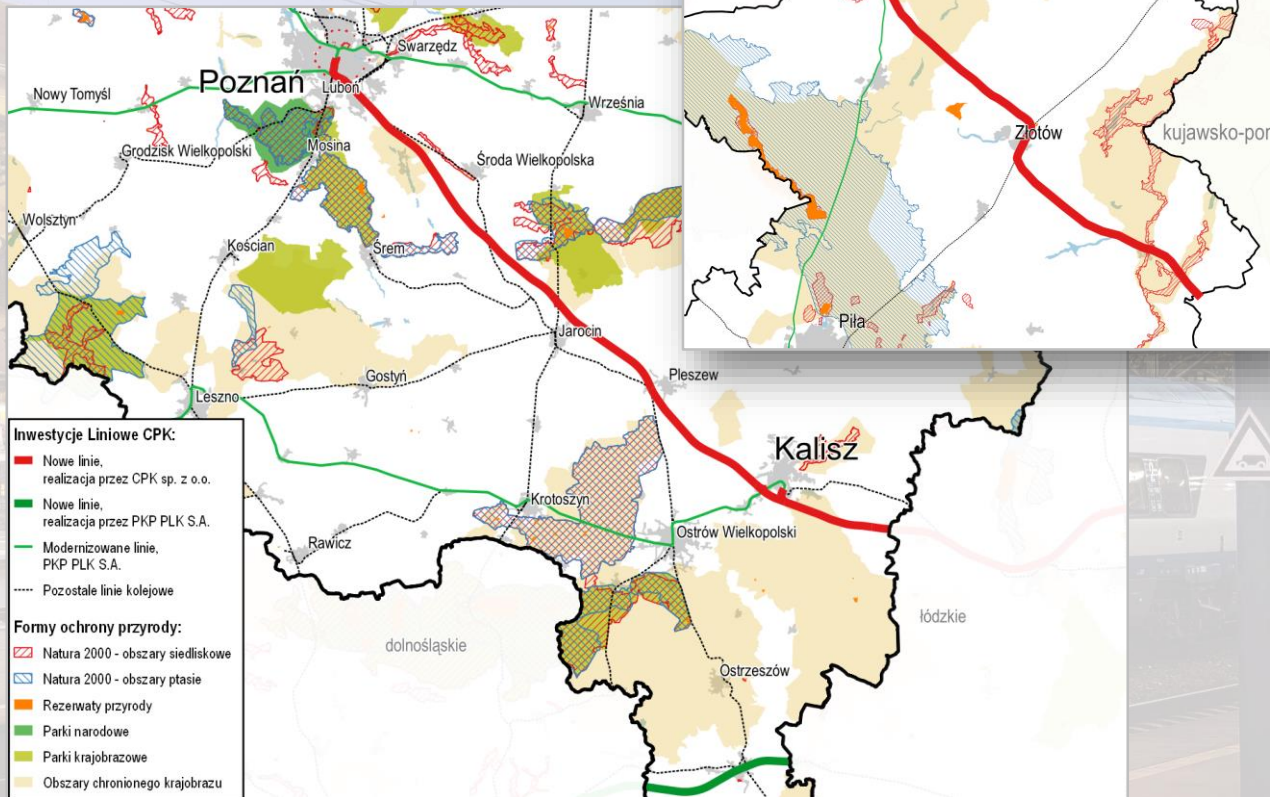


Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych PKP Intercity S.A. dotyczących oferty przewozowej
* Czasy jazdy zostały oszacowane metodą analityczną na podstawie wstępnych założeń – do uszczegółowienia na kolejnych etapach analiz

Przebieg na tle form ochrony przyrody

KOLIZJE Z FOP

Parki narodowe	NIE najbliższy - ok. 5 km
Obszary Natura 2000	TAK kolizja z 1 obszarem
Rezerwy przyrody	NIE najbliższy - ok. 0,5 km
Parki krajobrazowe	NIE najbliższy - ok. 3 km
Obszary chronionego krajobrazu	TAK kolizja z 4 obszarami
Pomniki przyrody	NIE najbliższy - ok. 40 m
Stanowiska dokumentacyjne	NIE najbliższy - ok. 83 km
Użytki ekologiczne	TAK kolizja z 2 obszarami
Zespoły przyrodniczo-krajobrazowe	NIE najbliższy - ok. 9,8 km



Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych GDOŚ.

DZIĘKUJEMY ZA UWAGĘ

CENTRALNY PORT KOMUNIKACYJNY



**SOLIDARITY TRANSPORT HUB
POLAND**

**Poznań
8 lipca 2019r.**



POLSKA NA DOBRYCH TORACH

CENTRALNY PORT KOMUNIKACYJNY

—
SOLIDARITY TRANSPORT HUB
POLAND