

Wstępne studium wykonalności dla projektu „Budowa nowej linii kolejowej w relacji Modlin – Płock”

Prezentacja wyników prac

Cele projektu:

- Usprawnienie regionalnego transportu kolejowego,
- Połączenie północno – zachodniej części województwa z Warszawą,
- Poprawa dostępu do lotniska w Modlinie,
- Poprawa standardów podróżowania i bezpieczeństwa,
- Wzrost aktywizacji zawodowej mieszkańców regionu,

Cel wstępnego studium wykonalności:

- Analiza zasadności budowy nowej linii kolejowej.

- Koncepcja wstępna, Spindoc – doradztwo europejskie; sierpień 2009



Analizy dokumentów strategicznych i kierunkowych

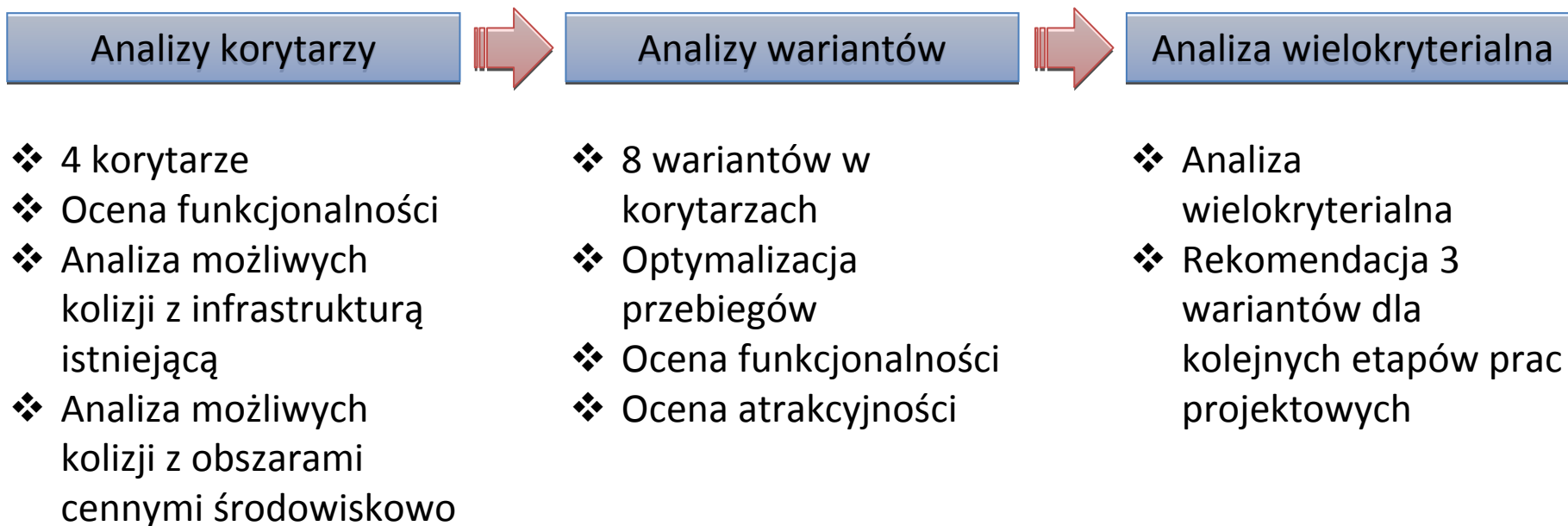
- szczebla krajowego,
- szczebla wojewódzkiego,
- szczebla powiatowego,
- szczebla gminnego.

Analizy polityk

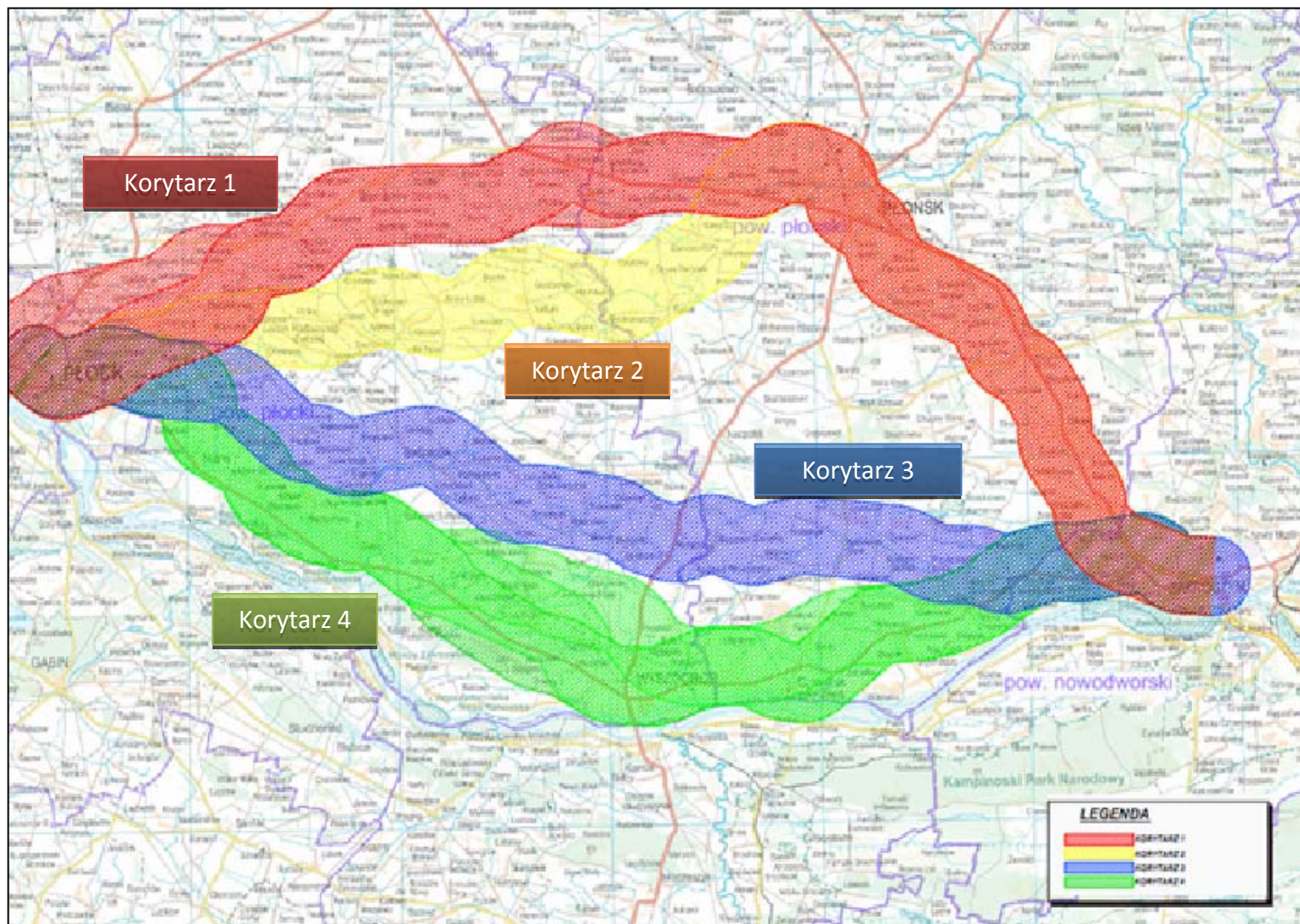
- Transportowych
- Unijnych
- Innych dokumentów strategicznych (np. Master Plan dla transportu kolejowego do 2030 roku)

Analiza dokumentów wskazuje, że projektowana linia wpisuje w większość dokumentów strategicznych i kierunkowych

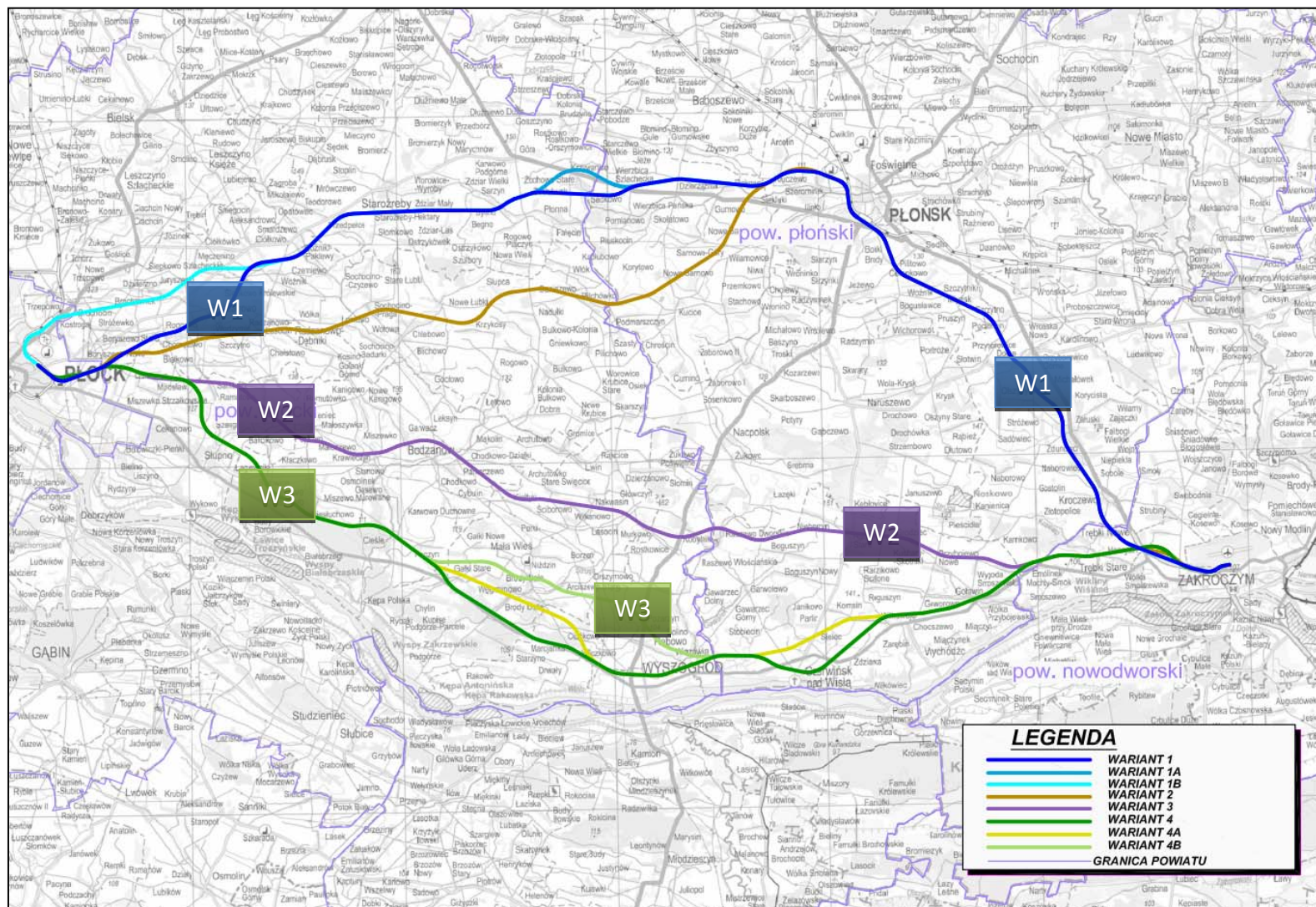
Metodologia trasowania

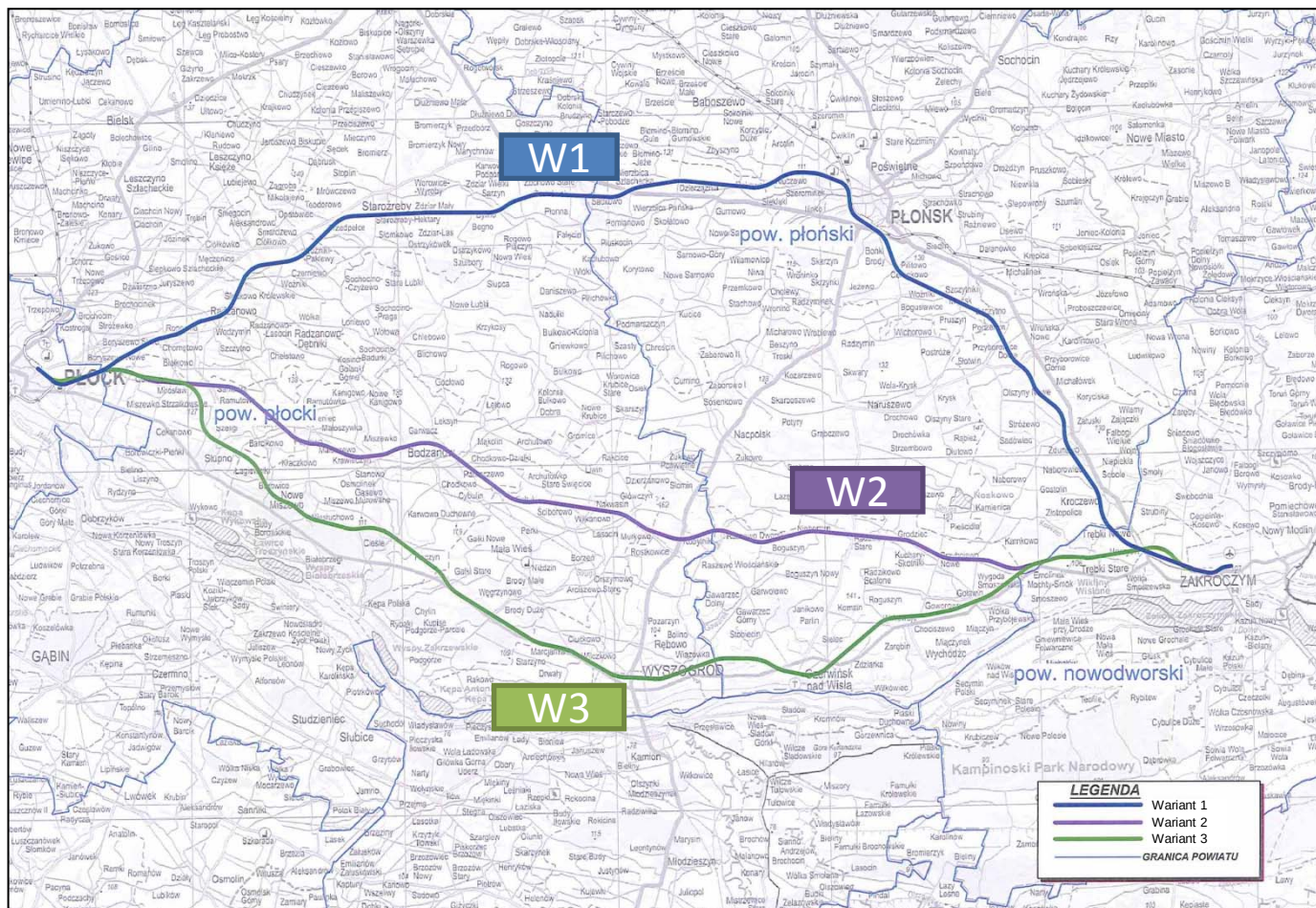


Przebiegi korytarzy



Przebiegi 8 analizowanych wariantów





MODLIN - PŁOCK				
NAZWA	Wariant 1	Wariant 2	Wariant 3	
Długość linii [m]	78 000	67 400	72 400	
KOSZTY BUDOWY NETTO	1 482 213 822	1 300 081 013	1 390 562 761	
Odcinek mln PLN/km	19,0	19,3	19,2	

Przebiegi wariantów na tle obszarów cennych środowiskowo:



Konsultacje społeczne

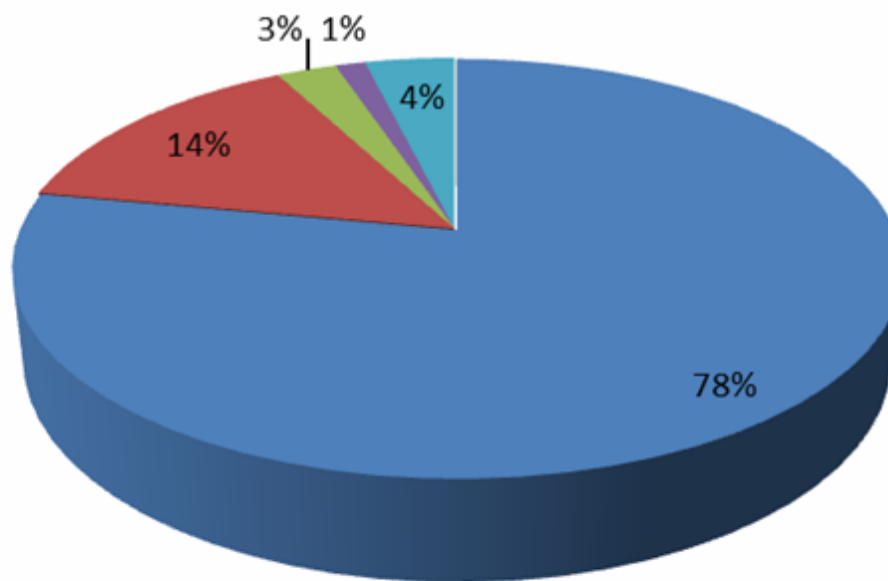
- Odbyły się we wszystkich powiatach, przez które przebiegają warianty nowej linii kolejowej;
 - Płońsk 29.09.2011 r.
 - Płock 30.10.2011 r.
 - Nowy Dwór Mazowiecki 04.10.2011 r.
- W spotkaniach uczestniczyli przedstawiciele władz samorządowych oraz mieszkańcy;
- Podczas konsultacji przedstawiane były warianty oraz prezentowane były zagadnienia dotyczące linii;
- Uczestnikom rozdano materiały informacyjne i ankiety.

W ramach konsultacji społecznych Wykonawca przeprowadził badania ankietowe i sondaże internetowe. Mieszkańcy ocenili pozytywnie Projekt.

Sondaż internetowy

Jak ocenia Pan/Pani pomysł budowy linii kolejowej z Modlina do Płocka?

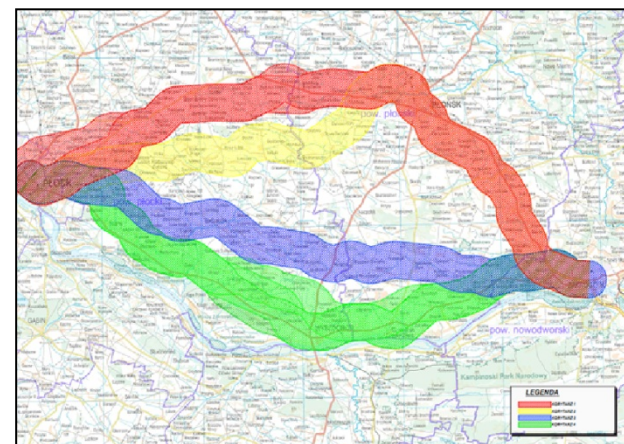
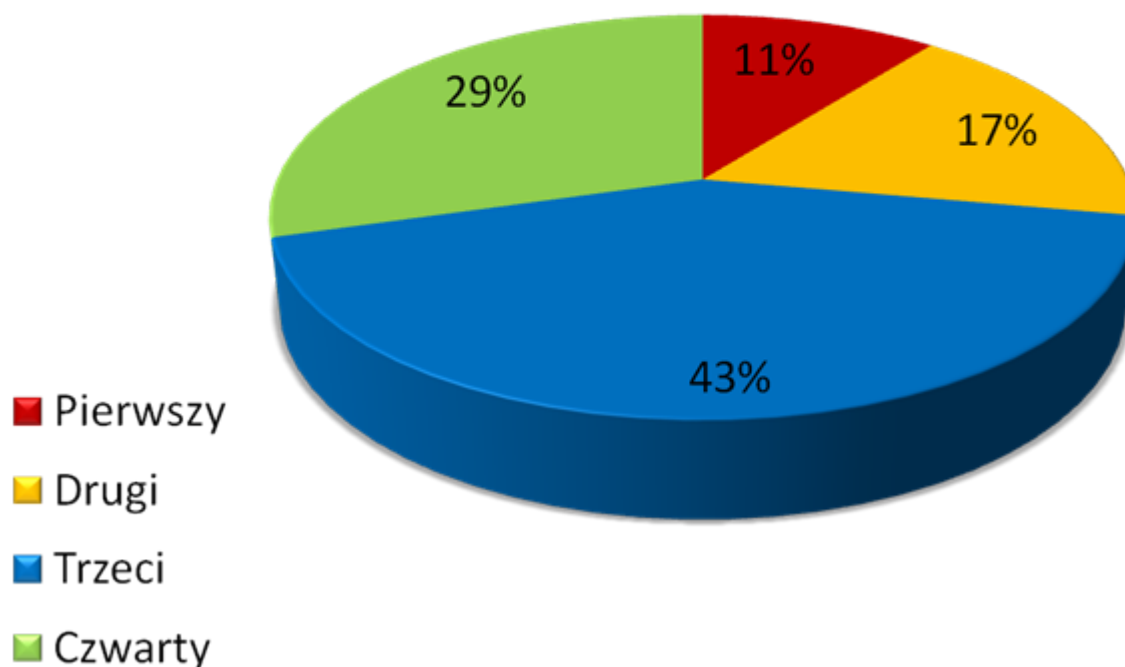
- To bardzo dobry pomysł
- To dobry pomysł
- Jestem nastawiony neutralnie
- Nie podoba mi się ten pomysł
- Ten projekt całkowicie nie ma sensu



Tylko 5% respondentów wyraziło negatywną opinię na temat projektu

Aż 92% ustosunkowało się pozytywnie, w tym zdecydowana większość stwierdziła że „To bardzo dobry pomysł”

Który z przebiegów linii uważa Pan/Pani za najlepszy?



W opinii 43% korytarz numer 3 jest najlepszym z wariantów.

Kolejnym wariantem cieszącym się największym poparciem społecznym był korytarz południowy

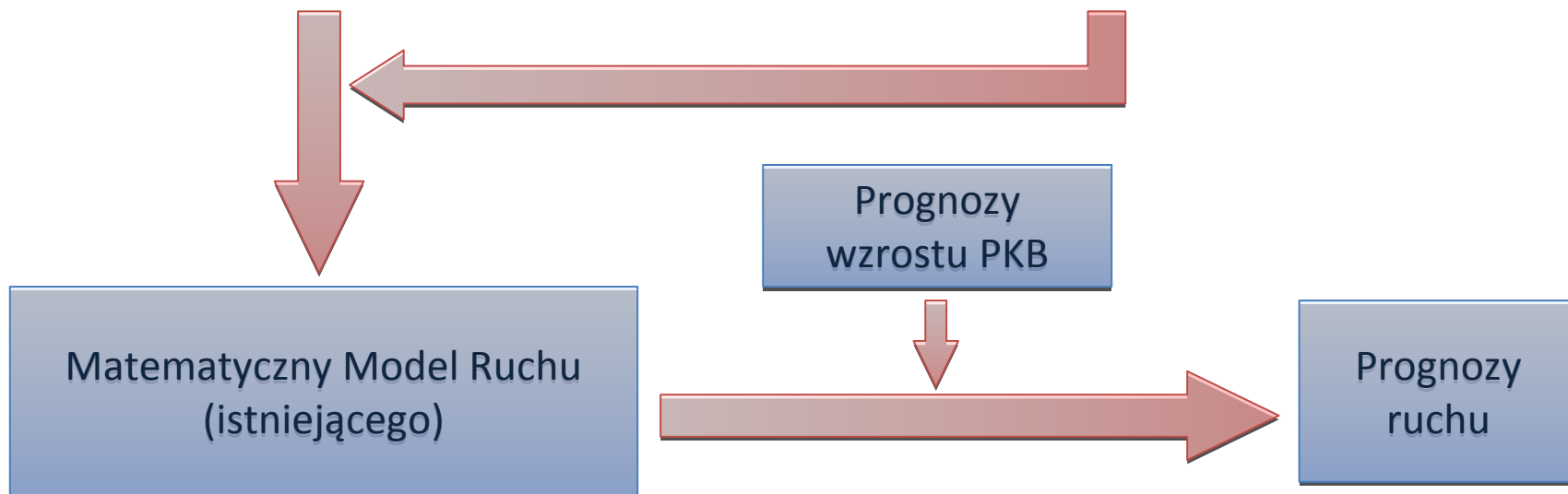
Analizy ruchowe i przewozowe

DANE WEJŚCIOWE

- Analiza infrastruktury.
- Analiza oferty przewozowej:
- Pociągi, Autobusy i busy
- Analiza kosztów dla poszczególnych gałęzi transportu,
- Analiza czasów przejazdu

ANALIZY POPYTU

- Dane przewozowe KM,
- Pomiary ruchu (dworce autobusowe)
- Analiza struktury ruchu (stacja benzynowa)
- Ankiety wśród podróżnych w pociągach, na dworcach autobusowych i stacjach benzynowych



Analiza Kosztów i Korzyści (CBA)

Kategoria	W0	W1	W2	W3
Koszty czasu użytkowników	20 729 769,730 zł	19 498 997,264 zł	19 024 502,496 zł	19 181 973,967 zł
Koszty wypadków	2 546 354,826 zł	1 823 452,013 zł	1 829 321,594 zł	1 880 967,546 zł
Koszty eksploatacji pojazdów	12 382 348,178 zł	11 503 723,996 zł	11 539 268,242 zł	11 852 019,096 zł
Oszczędności	W0	W1	W2	W3
Czasu użytkowników	-	1 230 772,466 zł	1 705 267,235 zł	1 547 795,764 zł
Zmniejszenia liczby wypadków	-	722 902,813 zł	717 033,232 zł	665 387,280 zł
Eksploatacji pojazdów	-	878 624,182 zł	843 079,936 zł	530 329,083 zł
Suma oszczędności	-	2 832 299,461 zł	3 265 380,403 zł	2 743 512,126 zł
Bilans finansowy	-	-1 959 185,489 zł	-1 634 615,836 zł	-1 822 003,681 zł
Wynik analizy CBA	-	873 113,972 zł	1 630 764,567 zł	921 508,445 zł
Zasadność budowy	-	TAK	TAK	TAK

**Wniosek: Budowa linii jest zasadna.
Rekomendowanym wariantem jest wariant 2 (najkrótszy)**

Koszty realizacji wariantu 2

BUDOWA NOWEJ LINII KOLEJOWEJ W RELACJI MODLIN-PŁOCK

(CENY BRUTTO W PLN)

			MODLIN - PŁOCK	
N1	NAZWA		Wariant 2	Wariant 2
	Długość linii [m]		67 400	Procent kosztów
1	Roboty ziemne		392 771 417	27%
2	Odwodnienie		38 238 548	3%
3	Most/Wiadukt/Estakada		20 272 122	1%
4	Tunele		120 755 250	8%
5	Przebudowa infrastruktury kolidującej		34 541 819	2%
6	Nawierzchnia		172 021 650	12%
7	Bezpieczeństwo i łączność		147 187 768	10%
8	System zasilania i sieć trakcyjna		177 615 971	12%
9	Układy torowe		119 213 322	8%
10	Budynki i budowle		19 424 667	1%
11	Integracja ze środowiskiem		82 902 000	6%
12	Inne		93 708 276	6%
13	BHP		21 279 792	1%
14	Wykup nieruchomości		13 794 349	1%
KOSZTY BUDOWLANE RAZEM			1 453 726 951	100%
KOSZTY DODATKOWE		10%	145 372 695	10%
RAZEM Z KOSZTAMI DODATKOWYMI			1 599 099 646	110%

PORÓWNANIE		
	Odcinek mlnPLN/km	23,7

Podsumowanie

Za optymalną uznano budowę linii kolejowej jednotorowej o prędkości maksymalnej 160 km/h przystosowaną dla ruchu pasażerskiego i towarowego.

Analizy wykazały, że najlepszym wariantem jest wariant numer 2. Z uwagi na długość (jest najkrótszy) jego koszty budowy są najniższe i gwarantuje on najkrótsze czasy przejazdu.

Analizy finansowe wykazały, że całkowity koszt realizacji przedsięwzięcia powinien wynosić około 1,6 mld PLN (brutto). Wykazana została możliwość współfinansowania projektu ze środków UE.

Rekomenduje się poddanie dalszej analizie tych modeli, w których całość inwestycji jest realizowana przez jeden podmiot.