

# Budowa nowego połączenia kolejowego

## Warszawa - Płock

### wstępna koncepcja

Warszawa, sierpień 2009

WSTĘP .....	2
Opis potencjału przewozowego korytarza transportowego oraz uwarunkowań społeczno- gospodarczych .....	4
Komunikacja.....	4
Demografia .....	4
Gospodarka.....	7
Szkolnictwo wyższe .....	8
Walory Turystyczne.....	9
Ocena konkurencyjności kolei w stosunku do przewozów drogowych .....	10
Analiza przestrzenna różnych wariantów przebiegu trasy .....	14
Oszacowanie nakładów na budowę połączenia .....	20
Przychody przedsięwzięcia – symulacja.....	21
Możliwość integracji połączenia z ciągiem Bydgoszcz – Toruń – Włocławek.....	22
Potencjalne źródła finansowania projektu .....	24
Regionalny Program Operacyjny Woj. Mazowieckiego .....	24
Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko.....	24
Szwajcarsko-Polski Program Współpracy.....	25
Bank Gospodarstwa Krajowego .....	25

## WSTĘP

Niniejsze opracowanie zawiera wstępną analizę wariantów poprowadzenia linii kolejowej z Warszawy do Płocka. Pozwoli ona na ukierunkowanie ewentualnych dalszych prac i odpowie na pytanie o zasadność społeczną i ekonomiczną przedsięwzięcia. Pokaże także, czy poprowadzenie takiej linii jest możliwe przy określonych nakładach finansowych oraz, który z analizowanych potencjalnych korytarzy przewozowych jest najlepszy.

Wobec istniejącej już infrastruktury kolejowej istnieją w zasadzie dwa warianty trasy. Należy wziąć pod uwagę, że linia z Warszawy do Modlina jest obecnie modernizowana a budowane będzie odgałęzienie od tej linii w postaci bocznicy na lotnisko Modlin (modernizowana będzie istniejąca bocznica), i przewidziane jest jej poprowadzenie w taki sposób, aby możliwe było przedłużenie do Płocka. Pierwszą koncepcją jaka się w tej sytuacji nasuwa jest połączenie prawą stroną Wisły: Warszawa – Legionowo – Nowy Dwór Mazowiecki – Modlin – Płock.

Druga możliwość to wykorzystanie zmodernizowanej już linii na trasie Warszawa – Sochaczew a następnie odgałęzienie jej przez Wyszogród w kierunku Płocka. W tym wariantcie połączenie biec będzie lewą stroną Wisły na trasie Warszawa – Ożarów Mazowiecki – Błonie – Sochaczew – Wyszogród a następnie wchodzić będzie w korytarz połączenia prawostronnego na odcinku Wyszogród - Płock.

W związku z faktem, że wjazd do Płocka możliwy jest tylko od południa, ze względu na planowane kiedyś przedłużenie Centralnej Magistrali Kolejowej do Gdańska i zarezerwowanie w planach zagospodarowania przestrzennego korytarza Sochaczew – Płock, obydwa połączenia będą miały przebieg, jak pokazano schematycznie na poniższej mapie. Mimo, że istnieje teoretyczna możliwość odgałęzienia linii kolejowej za stacją Łowicz w kierunku Płocka, to wariant ten nie będzie analizowany w niniejszym opracowaniu, ze względu na niewspółmierność nakładów w stosunku do skrócenia odległości oraz czasu jazdy.



## Opis potencjału przewozowego korytarza transportowego oraz uwarunkowań społeczno-gospodarczych

### *Komunikacja*

Mimo, że Płock jest historyczną stolicą Mazowsza oraz trzecim, co do wielkości, po Warszawie i Radomiu, miastem województwa mazowieckiego, jego obecne skomunikowanie z Warszawą jest słabe. Połączenie drogowe jest możliwe drogą krajową numer 7 do Zakroczymia, a następnie drogą numer 62. Dystans na tej trasie to 107 km, jednak ze względu na niską jakość drogi 62 oraz duże natężenie ruchu, średni czas przejazdu waha się pomiędzy 1 h 40 a 2 h. Alternatywnymi trasami mogą być połączenia drogą nr 7 do Płońska a następnie nr 10 i 567 lub lewą stroną Wisły, przez Sochaczew, drogą numer 2 a następnie nr 50 do mostu w Wyszogrodzie i dalej drogą 62 do Płocka. W obydwu przypadkach odległość nie przekracza 120 km, jednak nie można uznać tych połączeń za wygodne. Nie ma również ani w planach GDDKIA ani samorządów lokalnych inwestycji mających na celu modernizację istniejących czy budowę nowych dróg.

Połączenie kolejowe natomiast możliwe jest obecnie jedynie przez Kutno, na dystansie 180 km. Koleje Mazowieckie realizują na tej trasie jedno połączenie bezpośrednie dziennie oraz cztery z przesiadką w Kutnie, skąd do Płocka kursuje autobus szynowy. Czas oczekiwania w Kutnie waha się pomiędzy 8 a 52 minuty. Całkowity czas przejazdu w przypadku połączenia bezpośredniego to 2 h 48, a przy zmianie przewoźnika w Kutnie, od 2 h 49 do 3 h 36.

Jak wynika z powyższego opisu ani połączenia drogowe ani kolejowe nie zapewniają wystarczającego komfortu oraz elastyczności w wyborze pory podróży. Widać więc, że istnieje potrzeba poprawienia tej sytuacji i rozpatrzenie wariantu budowy nowej linii kolejowej do Płocka jest zasadne. Występuje także szereg czynników, przedstawionych poniżej, stanowiących generatory ruchu na trasie Warszawa – Płock.

### *Demografia*

W rozpatrywanych wariantach linia kolejowa przebiegać będzie, na odcinku Warszawa – Nowy Dwór Mazowiecki – Legionowo – Modlin oraz na odcinku Warszawa – Ożarów Mazowiecki – Błonie – Sochaczew, przez tereny miejskie lub tereny o stosunkowo wysokiej gęstości zaludnienia pomiędzy 99,1 a 452,3 osób na km<sup>2</sup>, natomiast pomiędzy Modlinem a Płockiem oraz Sochaczewem a Płockiem przez obszary wiejskie (z wyłączeniem miasta Wyszogród).

Gęstość zaludnienia na tych odcinkach zawiera się w przedziale od 38,1 do 65 osób na km<sup>2</sup>. W bezpośredniej bliskości Płocka wartość ta wzrasta do poziomu 99 osób na km<sup>2</sup>. Ludność na terenie gmin, przez które potencjalnie przebiegać może nowa linia kolejowa w dwóch alternatywnych wariantach

przedstawiają poniższe tabele. Podano także wskaźniki gęstości zaludnienia na terenie poszczególnych gmin. (Źródło: dane statystyczne GUS za rok 2006).

Wariant przebiegu trasy po prawej stronie Wisły (Warszawa – Modlin - Płock)

Ludność w 2006 roku			
Gminy	miasto	wieś	gęstość (os/km <sup>2</sup> )
Legionowo (M)	51 033	0	> 452,3
Jabłonna (W)	0	13 531	99,1 - 452,3
Nowy Dwór Mazowiecki (M)	27 510	0	> 452,3
Zakroczym - MIASTO	3 347	0	> 452,3
Zakroczym - OBSZAR WIEJSKI	0	2 880	54,6 - 65,0
Czerwińsk nad Wisłą (W)	0	7 809	47,6 - 54,5
Wyszogród - MIASTO	2 779	0	> 452,3
Wyszogród - OBSZAR WIEJSKI	0	3 211	38,1 - 42,9
Mała Wieś (W)	0	6 306	54,6 - 65,0
Bodzanów (W)	0	8 364	54,6 - 65,0
Słupno (W)	0	5 512	65,1 - 99,0
M. Płock (M)	127 224	0	> 452,3
<b>OGÓŁEM</b>	<b>211 893</b>	<b>47 613</b>	
<b>RAZEM:</b>	<b>259 506</b>		

Wariant przebiegu trasy po lewej stronie Wisły (Warszawa – Sochaczew - Płock)

Ludność w 2006 roku			
gminy	miasto	wieś	gęstość (os/km <sup>2</sup> )
Ożarów Mazowiecki - MIASTO	8 255	0	> 452,3

Ożarów Mazowiecki - OBSZAR WIEJSKI	0	12 592	99,1 - 452,3
Błonie - MIASTO	12 293	0	> 452,3
Błonie - OBSZAR WIEJSKI	0	7 599	99,1 - 452,3
Teresin (W)	0	11 076	99,1 - 452,3
Sochaczew (W)	0	8 867	65,1 - 99,0
Sochaczew (M)	37 911	0	> 452,3
Brochów (W)	0	4 271	33,1 - 38,0
Wyszogród - MIASTO	2 779	0	> 452,3
Wyszogród - OBSZAR WIEJSKI	0	3 211	38,1 - 42,9
Mała Wieś (W)	0	6 306	54,6 - 65,0
Bodzanów (W)	0	8 364	54,6 - 65,0
Słupno (W)	0	5 512	65,1 - 99,0
M. Płock (M)	127 224	0	> 452,3
<b>OGÓŁEM</b>	<b>188 462</b>	<b>67 798</b>	
<b>RAZEM:</b>	<b>256 260</b>		

Jak widać z powyższych zestawień ogólna liczba mieszkańców w gminach, przez które mogłaby przebiegać nowa linia kolejowa w obydwu wariantach, jest prawie identyczna. Podobnie też kształtuje się gęstość zaludnienia.

## Gospodarka

Poniższa tabela przedstawia liczbę podmiotów gospodarki narodowej w powiatach, które brane są pod uwagę przy planowaniu przebiegu połączenia kolejowego Warszawa - Płock. Wariant A odpowiada trasie Warszawa – Modlin – Płock, zaś Wariant B trasie Warszawa – Sochaczew – Płock.

Jednostka terytorialna	ilość jednostek gospodarczych w roku 2008 na 10 tys. mieszkańców	
	Wariant A	Wariant B
Powiat legionowski	1 341	
Powiat nowodworski	944	
Powiat płoński	636	
Powiat warszawski zachodni		1 399
Powiat sochaczewski		1 051
Powiat płocki	523	
Powiat m.Płock	952	
<b>RAZEM:</b>	<b>4 396</b>	<b>3 925</b>

Zestawienie pokazuje, że ilość jednostek gospodarczych na 10 tysięcy mieszkańców jest nieznacznie większa przy Wariacie A (Warszawa – Modlin - Płocka), jednak wynika to z konieczności przeprowadzenia linii w tym wariacie przez jedną z gmin należących do powiatu płońskiego, co wpływa na statystykę. Można więc przyjąć, że ilości te w obydwu wariantach są zrównoważone.

Na odcinku pomiędzy Modlinem a Płockiem a także pomiędzy Sochaczewem a Płockiem przemysł w zasadzie nie istnieje, są to głównie tereny rolnicze i poprowadzenie tam linii kolejowej mogłoby wpłynąć stymulująco na rozwój regionu. Ponadto dotarcie mieszkańców do zakładów pracy w rejonie Warszawy lub Płocka byłoby znacznie łatwiejsze.

Płock jest jednym z najbardziej uprzemysłowionych miast w Polsce i przy liczbie mieszkańców 126 709 w 2008 roku, w przemyśle pracowało około 46% zatrudnionych. Zlokalizowanych jest tu szereg dużych przedsiębiorstw, z których największym jest Polski Koncert Naftowy ORLEN S.A., zajmujący się przetwarzaniem ropy naftowej i dystrybucją produktów ropopochodnych. Orlen jest jednym z największych



europejskich dystrybutorów paliw, posiada ponad 1900 stacji w Polsce (1500 z logo ORLEN i ponad 400 stacji ekonomicznych z logo BLISKA). W Płocku znajduje się jedna z siedmiu rafinerii wchodzących w skład Orlenu. Drugim dużym przedsiębiorstwem jest PERN - Przedsiębiorstwo Eksploatacji Rurociągów Naftowych "Przyjaźń" – jednoosobowa spółka akcyjna Skarbu Państwa, zajmująca się eksploatacją rurociągów służących do transportu ropy naftowej i paliw płynnych. Firma posiada zbiorniki o dużej pojemności służące do magazynowania ropy naftowej. Mostostal Płock to trzeci pod względem wielkości koncern przemysłowy w regionie. Specjalizuje się w budowie i montażu instalacji, konstrukcji i zbiorników przemysłowych. W Płocku swoje siedziby mają także inne mniejsze zakłady przemysłowe między innymi Levi Strauss Poland. Do kilku zakładów przemysłowych np. Stoczni Rzecznej, Fabryki Maszyn Żniwnych i PKN Orlen dochodzą linie kolejowe.

Wszystkie te zakłady generują miejsca pracy nie tylko dla mieszkańców Płocka, ale też mieszkańców okolicznych gmin i powiatów.

### *Szkolnictwo wyższe*

Podobnie jak w przypadku zakładów przemysłowych w rozpatrywanym wariantcie poprowadzenia linii kolejowej na trasie Warszawa – Legionowo – Nowy Dwór Mazowiecki – Modlin – Płock, poza Warszawą, jedynym ośrodkiem akademickim jest Płock. Tradycje szkolnictwa w Płocku sięgają początków XII w. Tu właśnie w 1180 r. powstała szkoła przy kolegiacie św. Michała. Jest to obecnie najstarsza, najdłużej i nieprzerwanie działająca w tym samym miejscu szkoła w Polsce. Dziś występuje pod nazwą Liceum Ogólnokształcące im. Marszałka Stanisława Małachowskiego.

W Płocku zlokalizowanych jest osiem wyższych uczelni, które potencjalnie mogą być czynnikami generującymi ruch kolejowy. Trzy z nich powiązane są organizacyjnie z Warszawą. Są to: Szkoła Nauk Technicznych i Społecznych Politechniki Warszawskiej z wydziałami Budownictwa, Mechaniki i Petrochemii oraz z Kolegium Nauk Ekonomicznych i Społecznych, Punkt Konsultacyjny Uniwersytetu Warszawskiego oraz Punkt Konsultacyjny Uniwersytetu Kardynała Stefana Wyszyńskiego. Ponadto na terenie Płocka działa Państwowa Wyższa Szkoła Zawodowa, w skład której wchodzi instytuty Nauk Ekonomicznych, Neofilologii, Matematyki i Informatyki oraz Pedagogiki, a także Szkoła Wyższa im. Pawła Włodkowica z 8 wydziałami (Administracja, Bezpieczeństwo Narodowe, Informatyka, Pedagogika, Pielęgniarstwo, Politologia, Wychowanie Fizyczne, Zarządzanie), posiadająca filię w Wyszkowie. Pozostałe wyższe uczelnie to Wydział Mazowieckiego Samorządowego Centrum Doskonalenia Nauczycieli i Wyższe Seminarium Duchowne. W Płocku zlokalizowany jest także zamiejscowy punkt dydaktyczny Wyższej Szkoły Studiów Międzynarodowych w Łodzi.

Ogółem, na wszystkich wyższych uczelniach podregionu ciechanowsko-płockiego studiowało w 2008 roku 14 709 osób w tym 6 787 mężczyzn i 7 922 kobiet. Niewątpliwie pewna część studentów dojeżdża do Płocka z

mniejszych ośrodków i podobnie jak w przypadku pracowników dużych zakładów pracy, można się spodziewać, że osoby te skorzystają z transportu kolejowego.

### *Walory turystyczne*

Płock posiada bogatą ofertę turystyczną. Leży w sercu Mazowsza, na pograniczu Kotliny Płockiej i Pojezierza Dobrzyńskiego. Założony na nadwiślańskiej skarpie gród był siedzibą biskupów, mazowieckich książąt i polskich władców. Do najważniejszych atrakcji turystycznych Płocka należą Bazylika Katedralna, Muzeum Diecezjalne, Ratusz, Dom Rodzinny Władysława Broniewskiego i Muzeum Mazowieckie. Bazylika położona na Wzgórzu Tumskim, należy do najstarszych budowli sakralnych w Polsce. Została wzniesiona z inicjatywy biskupa Aleksandra z Malonne w latach 1130-1144. Wielokrotnie przebudowywana, obecnie prezentuje elementy trzech stylów architektonicznych: romańskiego, gotyckiego i renesansowego. Wewnątrz katedry znajduje się wiele cennych zabytków: nagrobki, epitafia, ołtarze z okresu od XVI do XIX w., a w Kaplicy Królewskiej sarkofag władców Polski: Władysława Hermana i jego syna Bolesława Krzywoustego.

Muzeum Diecezjalne w Płocku także należy do najstarszych tego typu placówek w Polsce, powstało w 1903 r. z inicjatywy biskupa płockiego Antoniego Juliana Nowowiejskiego. Zbiory muzealne liczą obecnie ponad 10 tysięcy eksponatów. Do najbardziej interesujących należą: zbiór mazowieckiej rzeźby średniowiecznej, rękopisy i dokumenty od XII do XVI w. (Biblia Płocka, Graduały), kolekcja pasów kontuszowych i szat liturgicznych, a także zbiory malarstwa, rzeźby i rzemiosła artystycznego XVII i XVIII w. Ratusz miejski to klasycystyczny budynek z lat 1824-27 wg projektu Jakuba Kubickiego, miejsce ostatniego posiedzenia Sejmu Królestwa Polskiego.

Codziennie o godz. 12.00 i 18.00 z wieży ratusza rozlega się płocki hejnał grany przez trębacza. Na wieży, po hejnale o 12.00 pojawiają się naturalnej wielkości figury przedstawiające scenę pasowania Bolesława Krzywoustego na rycerza. Płock jest rodzinnym miastem Władysława Broniewskiego, można zwiedzić dom, w którym urodził się i mieszkał poeta. Niedaleko budynku znajduje się okazały dąb (pomnik przyrody), do którego często odwoływał się w swej poezji.

## Ocena konkurencyjności kolei w stosunku do przewozów drogowych

Podstawową zmienną charakteryzującą konkurencyjność kolei w stosunku do innych środków transportu jest koszt podróży na danym odcinku.

Wcześniej omówione zostały warianty użytkowania istniejącej infrastruktury drogowej przy wykorzystaniu samochodu. Rozpatrując najkrótszą trasę: drogą numer 7 z Warszawy do Zakroczymia a następnie drogą numer 62 do Płocka można wyliczyć koszt przejazdu samochodem osobowym, zakładając średnie zużycie na całej trasie wynoszące 7l etyliny 95 na 100 km. Dla uproszczenia można przyjąć też cenę litra paliwa za 4,50 PLN, a dystans do przebycia za 110 km.

$$7,00 \times 4,50 \times 1,1 = 34,65$$

Koszt przejazdu samochodem z Warszawy do Płocka wyniesie więc średnio około 35 PLN, a w zależności od ceny paliwa, natężenia ruchu i pojemności silnika wahać się będzie pomiędzy 30 a 40 PLN.

Alternatywą do podróży samochodem osobowym będzie wykorzystanie komunikacji autobusowej. Istnieje obecnie kilku przewoźników obsługujących połączenie Warszawa – Płock. W zdecydowanej większości przypadków odjazd następuje z Dworca Autobusowego Warszawa Zachodnia a kurs kończy się na przystanku Płock Dworzec Autobusowy / Dworzec Kolejowy. Przejazd jest możliwy kilkadziesiąt razy w ciągu dnia pomiędzy godziną 4.25 a 23.20.

Przewoźnikiem obsługującym największą liczbę połączeń w ciągu dnia są spółki należące do PKS. Czas przejazdu waha się tu pomiędzy 1 h 45 a 2 h 50 a cena, odpowiednio pomiędzy 29,00 PLN a 18,30 PLN. Trasa obejmuje czasami po kilkadziesiąt przystanków i prowadzi zarówno prawą jak i lewą stroną Wisły.

Najtańszą, promocyjną w chwili obecnej ofertę, proponuje firma Barracuda BUS w cenie 13,00 PLN, jednak poza okresem promocji cena przejazdu wynosi 18,00 PLN.

Najszybsze połączenie realizuje firma EkoBus PW Meritum w czasie 1 h 30 i cenie 20,00 PLN. Poniższa tabela pokazuje zestawienie informacji o wybranych przewoźnikach i innych możliwych połączeniach na trasie Warszawa – Płock.

środek transportu lub przewoźnik	il. kursów	czas min.	czas maks.	cena minimalna	cena maksymalna
samochód osobowy	-	1 h 30	2 h 00	30,00 PLN	40,00 PLN
PKP / Koleje Mazowieckie (istniejące połączenie)	5	2 h 48	3 h 36	22,40 PLN	43,50 PLN
spółki należące do PKS	30	1 h 45	2 h 50	18,30 PLN	29,00 PLN
Komfort Bus	10	1 h 45	2 h 15	20,00 PLN	
Nowy Busik	10	1 h 45	2 h 15	15,00 PLN (promocja)	
EkoBus PW Meritum	10	1 h 30	1 h 45	20,00 PLN	
Barracuda Bus	10	1 h 45	2 h 30	18,00 PLN	

Po zakończeniu bieżących prac modernizacyjnych linii kolejowej na odcinku Warszawa – Modlin, osiągnięcie stacji Modlin możliwe będzie w czasie około 40 minut. Szacując długość planowanego odcinka Modlin – Płock na około 70 - 80 km, prędkość handlową pociągu na tej trasie na 110 – 120 km/h i biorąc pod uwagę budowę kilku stacji, na których pociągi będą się zatrzymywać, można przyjąć, że czas podróży z Warszawy do Płocka nie przekroczy 1 h 40.

Analogicznie sytuacja kształtować się będzie w drugim wariancie, gdzie obecny czas przejazdu pomiędzy Warszawą a Sochaczewem wynosi pomiędzy 40 a 60 minut. Odcinek Sochaczew – Płock będzie miał także długość około 70- 80 km i zakładając tę samą prędkość handlową otrzymamy podobny czas przejazdu, około 1 h 40.

Na tym dystansie koszt biletu powinien być zbliżony do kwoty 20,00 PLN. Przy tych założeniach nie ulega wątpliwości, że nowe połączenie transportu kolejowego będzie mogło przejąć znaczną część istniejących obecnie przewozów drogowych.

Przyjmując powyższe założenie czasu podróży, pociąg w dwie godziny po odjeździe ze stacji Warszawa może ruszyć w drogę powrotną na tej samej trasie i po kolejnych dwóch godzinach wyjechać znowu do Płocka. W ten sposób jeden skład mógłby obsługiwać połączenie na całej trasie przy wyjazdach z Warszawy co 4 godziny np.: 00:00, 04:00, 08:00, 12:00, 16:00, 20:00 i odpowiednio z Płocka 02:00, 06:00, 10:00, 14:00, 18:00, 22:00.

Wydaje się jednak, że taka częstotliwość będzie zbyt mała i po dokładnej analizie potrzeb rynku, może okazać się, że pociągi powinny kursować z Warszawy i z Płocka co godzinę. W takiej sytuacji niezbędne

będzie wykorzystanie 4 składów, a przykładowy rozkład jazdy, przyjmując godziny kursowania zbliżone do czasu kursowania autobusów, mógłby wyglądać w sposób następujący:

numer składu	stacja Warszawa		stacja Płock	
	przyjazd	odjazd	przyjazd	odjazd
PW1				06:00
PW2				07:00
WP1		06:00	07:40	08:00
WP2		07:00	08:40	09:00
PW1	07:40	08:00	09:40	10:00
PW2	08:40	09:00	10:40	11:00
WP1	09:40	10:00	11:40	12:00
WP2	10:40	11:00	12:40	13:00
PW1	11:40	12:00	13:40	14:00
PW2	12:40	13:00	14:40	15:00
WP1	13:40	14:00	15:40	16:00
WP2	14:40	15:00	16:40	17:00
PW1	15:40	16:00	17:40	18:00
PW2	16:40	17:00	18:40	19:00
WP1	17:40	18:00	19:40	20:00
WP2	18:40	19:00	20:40	21:00
PW1	19:40	20:00	21:40	
PW2	20:40	21:00	22:40	
WP1	21:40			
WP2	22:40			

Szacując wielkość potoku podróżnych można przyjąć, że 80% rynku przewozów drogowych obsługuje 5 wspomnianych wyżej przewoźników. Jednocześnie można założyć, że średnie wykorzystanie wynosi 75%. W ten sposób otrzymamy następujące wartości:

Środek transportu lub przewoźnik	il. kursów na dobę	il. miejsc	razem w ciągu doby	średnie wykorzystanie (75%)
Spółki należące do PKS	30	50	1500	1125
Komfort Bus	10	50	500	375
Nowy Busik	10	19	190	143
EkoBus PW Meritum	10	50	500	375
Barracuda Bus	10	10	100	75
<b>RAZEM:</b>	<b>70</b>	<b>179</b>	<b>2 790</b>	<b>2 093</b>

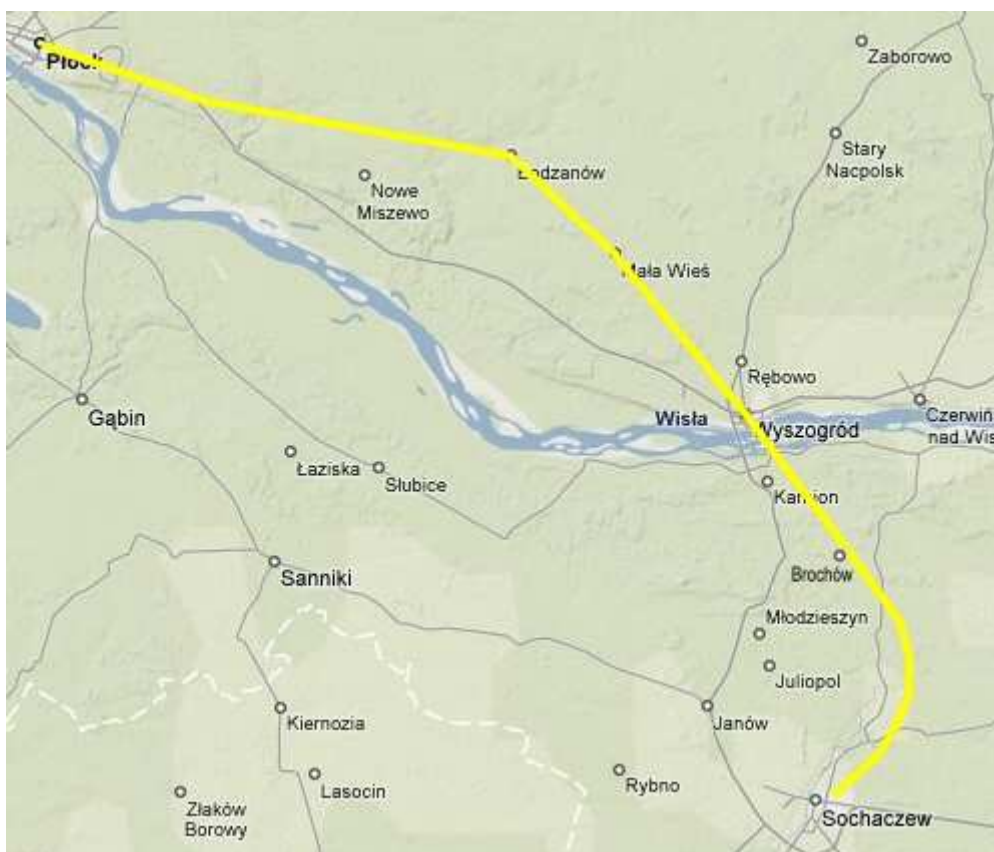
Otrzymana wielkość – 2 093 osoby na dobę - jest szacowaną ilością pasażerów jaką transport kolejowy może przejąć od przewoźników drogowych w ciągu doby na trasie Warszawa - Płock. Brak danych dotyczących ilości osób podróżujących na tej trasie samochodami osobowymi uniemożliwia podanie dokładnej wartości dotyczącej całego potoku podróżnych.

Można jednak przyjąć, że dodatkowe 20% transport kolejowy przejmie od pozostałych przewoźników. W tych dodatkowych 20% zawierać się także będą te osoby, które zrezygnują z jazdy samochodem osobowym. Jeżeli zwiększymy jeszcze tę liczbę o około 100 osób dziennie, jakie aktualnie korzystają z obecnie istniejącego połączenia pociągami relacji Warszawa – Kutno – Płock, otrzymamy szacunkową wielkość około 2 600 osób, które codziennie podróżować będą nową trasą kolei w jedną stronę.

## Analiza przestrzenna wariantów przebiegu trasy

Potencjalny przebieg trasy należy rozpatrywać wielokryterialnie i choć ilość kryteriów może być różna w zależności od punktu widzenia, następujące czynniki przemawiające na korzyść jednego z dwóch omawianych wariantów wydają się nie podlegać dyskusji. Będą to: długość nowego odcinka, czas jazdy, konieczność budowy dużych obiektów inżynierskich, zgodność z planami zagospodarowania przestrzennego, potencjał przewozowy oraz funkcja prorozwojowa, wyrażona w formie ilości miejscowości włączonych do obsługi koleją.

Wariant budowy linii z Sochaczewa przez Wyszogród do Płocka nie rodzi wątpliwości, co do dokładnego jej przebiegu. Uwzględniając wyżej wspomniane kryteria jedyną możliwą koncepcją poprowadzenia połączenia jest odgałęzienie istniejącej linii do Sochaczewa po wschodniej stronie drogi 705, tak aby uniknąć przeprawy przez Bzurę. Linia powinna przeciąć drogę 580, a następnie 705 tak, aby możliwe było utworzenie stacji kolejowej w okolicach miejscowości Brochów. Przedłużenie linii do Wyszogrodu wymaga budowy mostu kolejowego na Wiśle. Od Wyszogrodu linia powinna przebiegać na trasie Mała Wieś, Bodzanów, Słupno, Płock. W tym wariantcie w okolicach Wyszogrodu konieczne będzie przecięcie dróg krajowych 62 oraz 50. Poniższa mapa pokazuje schematyczny przebieg odcinka linii do zbudowania, a tabela lokalizację potencjalnych lub istniejących stacji kolejowych w tym wariantcie, z podaniem orientacyjnych odległości do następnej stacji oraz od stacji Warszawa Centralna.



nazwa miejscowości (stacji)	odległość od stacji Warszawa	odległość do następnej stacji
Warszawa Centralna	0 km	16 km
Ożarów Mazowiecki	16 km	13 km
Błonie	29 km	26 km
Sochaczew	55 km	17 km
Brochów	72 km	15 km
Wyszogród	87 km	10 km
Mała Wieś	97 km	7 km
Bodzanów	104 km	13 km
Słupno	117 km	10 km
Plock	127 km	-



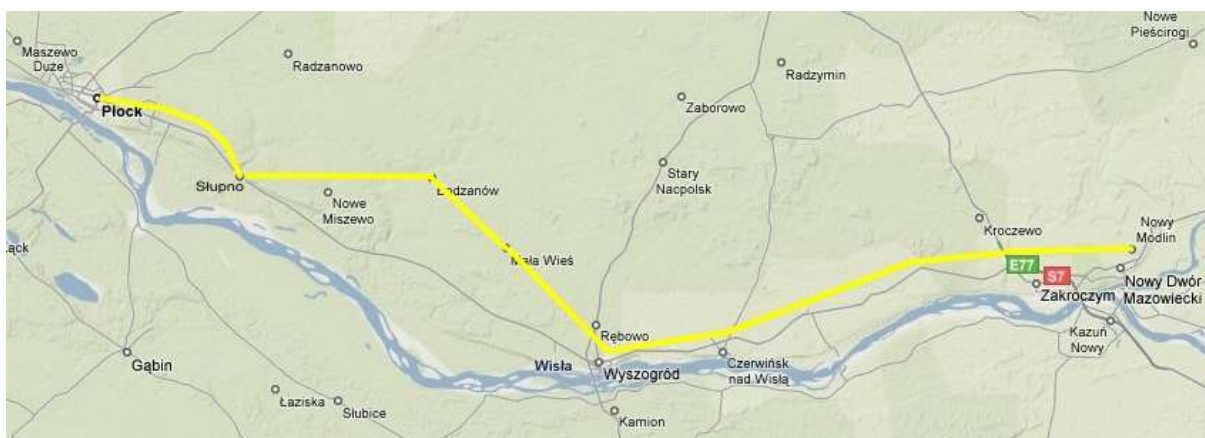
Rozpatrując wariant poprowadzenia linii Warszawa – Płock po prawej stronie Wisły należy wziąć pod uwagę kompromis pomiędzy ilością zatrzymań pociągu, a efektywnym czasem przejazdu. Zakładając zatrzymania pociągów jeden raz na poziomie każdej z gmin, przez które linia będzie przechodziła, stacje powinny także być zlokalizowane w miejscowościach będących siedzibami władz lokalnych. Są to jednocześnie centra ekonomiczne, ośrodki życia kulturalnego i największe miejscowości w danej gminie. Wyjątkiem może być tu Zakroczym, który jako obszar miejski graniczy administracyjnie z Nowym Dworem Mazowieckim i lokalizacja stacji właśnie tam nie wydaje się być konieczna.

W tym wariantcie założyć należy poprowadzenie linii północną stroną drogi krajowej nr 62, przecinając kolejno drogę ekspresową S7 na odcinku pomiędzy Zakroczykiem a Kroczewem, następnie drogę 570 w okolicach Czerwińska nad Wisłą oraz drogę nr 50 na północ od Wyszogrodu. Ten wariant nie przewiduje budowy dużych obiektów inżynierskich, o skali podobnej do mostu kolejowego na Wiśle w Wyszogrodzie, koniecznego przy rozpatrywaniu wariantu połączenia przez Sochaczew.

Ponadto omawiany tu wariant połączenia Warszawa – Modlin – Płock charakteryzuje się istotnym atutem wpływającym na jego ekonomiczne uzasadnienie. Jest nim Port Lotniczy Modlin, przez który przebiegać będzie trasa kolei.

Uruchomienie Portu Lotniczego w Modlinie planuje się na rok 2010. Będzie on lotniskiem użytku publicznego, pełniącym rolę lotniska regionalnego i komplementarnego wobec Portu Lotniczego im. F.Chopina w Warszawie. Port Lotniczy Modlin będzie operować 24 h na dobę, obsługując przewozy międzynarodowe (na liniach krótkiego i średniego zasięgu) oraz przewozy krajowe pomiędzy portami regionalnymi. Oferta lotniska w Modlinie w pierwszej kolejności będzie skierowana do przewoźników niskokosztowych i czarterowych. Podstawowym obiektem na lotnisku będzie terminal pasażerski o konstrukcji stalowej i powierzchni zabudowy ok. 7 500 m<sup>2</sup> z częścią na antresoli o powierzchni ok. 2 000 m<sup>2</sup>. Odloty i przyloty zlokalizowane będą na tym samym poziomie. Port lotniczy budowany jest na bazie już istniejącego lotniska wojskowego, powstałego w latach 1940-1960. Według firmy Ernst & Young, która przygotowała biznes plan przedsięwzięcia, prognozuje się przewozy pasażerskie na poziomie od 1 mln. w roku 2010 do 3 mln. w roku 2017. W kolejnych latach wskaźnik wzrostu ustabilizuje się na poziomie 2,4%-3,8% rocznie. (Źródło: Prezentacja wybranych aspektów Planu Strategicznego, opracowanego przez Ernst & Young Corporate Finances Sp. z o.o., dla Przedsiębiorstwa Państwowego „Porty Lotnicze”, w związku z realizacją projektu uruchomienia i eksploatacji lotniska Modlin. Warszawa, 12.01.2007). Port Lotniczy Modlin jest jednym z kluczowych projektów infrastrukturalnych na Mazowszu i pierwszą na tak dużą skalę inwestycją lotniskową w Polsce, realizowaną w oparciu o nowe przepisy ochrony środowiska.

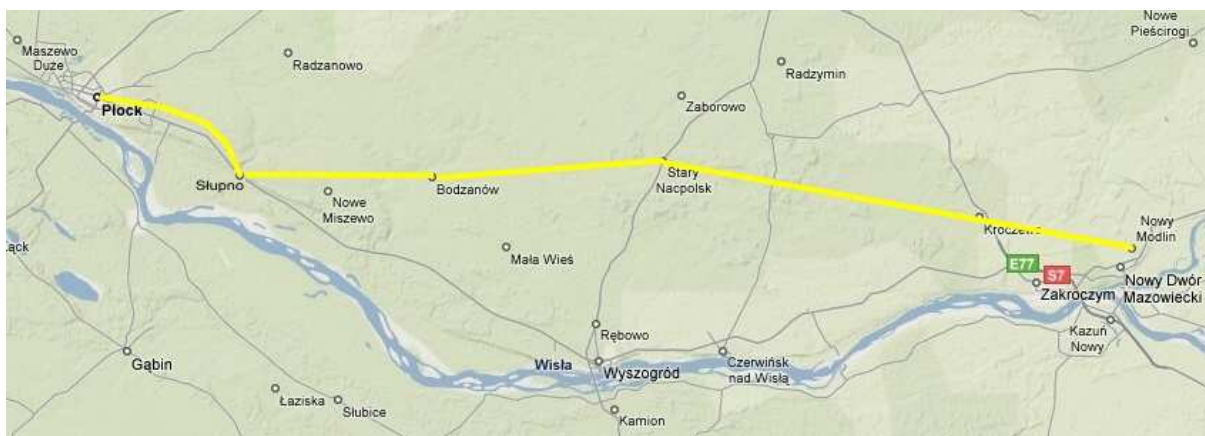
Poniżej przedstawiono schematyczny przebieg połączenia w tym wariantcie oraz tabelę z potencjalnymi przystankami na trasie.



nazwa miejscowości (stacji)	odległość od stacji W-wa	odległość do następnej stacji
Warszawa Centralna	0	26 km
Legionowo	26 km	14 km
Nowy Dwór Mazowiecki	40 km	5 km
Modlin	45 km	30 km
Czerwińsk nad Wisłą	75 km	9 km
Wyszogród	84 km	10 km
Mała Wieś	94 km	7 km
Bodzanów	101 km	13 km
Słupno	114 km	10 km
Płock	124 km	-

Istnieje także możliwość zaprojektowania alternatywnego połączenia w wariantcie linii łączącej Warszawę z Płockiem po prawej stronie Wisły. Linię taką poprowadzić można w sposób uproszczony, omijając Czerwińsk nad Wisłą, Wyszogród oraz Małą Wieś i lokalizując stację kolejową np. w miejscowości Stary Nacpolsk na terenie gminy Wyszogród. Rozwiązanie to skróci długość odcinka Modlin – Płock o około 15 - 20 km, jednak ograniczy funkcje prorozwojowe i w zasadzie nie wpłynie na ograniczenie ilości obiektów inżynierskich, takich jak wiadukty czy mosty. Dlatego też tej możliwości nie należy wydzielać, jako wariantu

konkurencyjnego dla powyżej omówionych. Orientacyjny przebieg trasy połączenia kolejowego przy takim uproszczonym połączeniu przedstawia poniższy schemat.



Poniższe zestawienie przedstawia w sposób syntetyczny omówione wcześniej aspekty. W kolumnie Wariant A w nawiasach podano wartości odnoszące się do połączenia uproszczonego, z pominięciem stacji w Czerwińsku nad Wisłą, Wyszogrodzie i Małej Wsi.

Kryterium	Wariant A W-wa – Modlin - Płock	Wariant B W-wa – Sochaczew - Płock
Długość nowego odcinka	79 km (59 – 64 km)	72 km
Czas jazdy	1 h 30	1 h 30
Nowe obiekty inżynierskie	3 wiadukty	4 wiadukty + most na Wiśle
Zgodność z MPZP	-	plany CMK Sochaczew - Płock
Potencjał przewozowy	259.506 mieszkańców	256.260 mieszkańców
Funkcja prorozwojowa	5 stacji (3 stacje)	5 stacji
Znaczące generatory ruchu	Port Lotniczy Modlin	-

Jak widać z zestawienia na korzyść Wariantu A, czyli połączenia na trasie Warszawa – Modlin – Płock przemawiają dwa kryteria z siedmiu branych pod uwagę. O ile zarówno długość nowego odcinka, funkcje prorozwojowe, czas jazdy i potencjał przewozowy są równoważne w obu wariantach, to z ekonomicznego punktu widzenia wariant połączenia przez Sochaczew nie powinien być brany pod uwagę, nawet jeśli istniały

plany poprowadzenia tą trasą CMK w kierunku Trójmiasta. Brak konieczności budowania dużego kolejowego mostu na Wiśle w okolicach Wyszogrodu oraz istnienie Portu Lotniczego w Modlinie zdecydowanie promują Wariant A.

Należy także wspomnieć, że żaden z analizowanych wariantów połączenia nie pozostaje w istotnym konflikcie z przepisami dotyczącymi ochrony środowiska oraz programami jak np. NATURA 2000.

W ramach rozważań należy również nadmienić o wariantcie polegającym na modernizacji istniejącego połączenia Warszawa – Płock przez Kutno. Nakłady inwestycyjne byłyby prawdopodobnie niższe, gdyż linia kolejowa na odcinku Warszawa – Kutno częściowo jest już zmodernizowana do prędkości 160 km/h. Pilnej modernizacji wymaga natomiast odcinek Kutno – Płock, na którym infrastruktura kolejowa ulega systematycznej degradacji. Tym niemniej rozwiązanie to nie jest rekomendowane, gdyż:

- długość fizyczna połączenia, przekładająca się na czas jazdy nie jest atrakcyjna – 180 km;
- szacowany czas jazdy przy uzyskaniu maksymalnego efektu modernizacji wyniósłby 2h - 2h 10 min.;
- przy obecnych parametrach technicznych linii na odcinku Warszawa – Sochaczew istniałoby zagrożenie braku przepustowości linii i zmieszczenia dodatkowych kilkunastu par połączeń;
- brak powiązania Płocka z Portem Lotniczym w Modlinie.

## Oszacowanie nakładów na budowę połączenia

Powyższa analiza przestrzenna wykluczyła wariant połączenia kolejowego z Warszawy do Płocka przez Sochaczew. Wobec faktu, że w drugim wariantcie przebiegu trasy, przez Modlin, nie jest brana pod uwagę budowa żadnych znaczących obiektów inżynieryjnych, takich jak duże mosty, czy tunele, podstawowymi czynnikami składającymi się na szacunkowy koszt utworzenia połączenia będą koszt budowy linii kolejowej oraz koszt zakupu taboru.

Morfologia terenu, przez który przebiegać będzie nowa linia nie jest złożona, linia poprowadzona zostanie po terenie płaskim, głównie przez pola uprawne. Na koszt budowy linii składać się będą więc koszty budowy oraz wszystkie dodatkowe koszty związane z wykupem gruntów, procedurami administracyjnymi, opracowaniami i projektami. Należy przyjąć, że sumaryczny, szacunkowy koszt budowy jednego kilometra linii kolejowej wyniesie około 8 mln EUR. Zakładając długość odcinka do zrealizowania od podstaw za 80 km otrzymujemy więc z przeliczenia:

$$80 \text{ km} \times 8 \text{ mln EUR} = 640 \text{ mln EUR}$$

Przyjmując kurs EUR na 4,5 PLN / 1 EUR:

$$640 \text{ mln EUR} \times 4,5 \text{ PLN} = 2\,880 \text{ mln PLN}$$

Szacunkowy koszt budowy samej linii kolejowej na odcinku pomiędzy Modlinem a Płockiem wyniesie ok. 2,88 miliarda złotych.

Drugim czynnikiem kształtującym nakłady na budowę połączenia jest koszt zakupu taboru. Z wyczenia ilości potrzebnych składów do obsługi połączenia wynika, że potrzebne będą 4 pociągi. Wskazany jest jednak zakup 5 składów, z których jeden stanowić będzie skład rezerwowo. Założenia transportowe spełniać będą następujące pociągi – Elektryczne Zestawy Trakcyjne:

1. produkowane przez firmę „Pojazdy Szynowe PESA Bydgoszcz S.A.”: ED-74 Bydgoscia, czterocłonowy EZT o pojemności do 500 pasażerów lub EN-95 (EZT o ilości członów możliwych do dostosowania do potrzeb klienta);
2. eksploatowany już przez Koleje Mazowieckie EZT Bombardier;
3. produkowany w Siedlcach EZT Flirt szwajcarskiej firmy Stadler (czterocłonowy pojazd o 212 miejscach siedzących);
4. produkowany przez nowosądecką firmę NEWAG S.A. czterocłonowy elektryczny zestaw trakcyjny 19WE.

Wszystkie wspomniane powyżej EZT spełniają wymogi bezpieczeństwa oraz komfortu, umożliwiają użytkowanie przez osoby niepełnosprawne i dostosowane są do prędkości maksymalnej 160 km/h. W każdym przypadku koszt zakupu jednego składu kształtować się będzie około 20 mln PLN, co przy założeniu zakupu 5 składów da kwotę 100 mln PLN.

Sumując ten koszt z kosztem budowy 80 km linii kolejowej pomiędzy Modlinem a Płockiem otrzymamy kwotę:

$$2\ 880\ mln\ PLN + 100\ mln\ PLN = 2\ 980\ mln\ PLN$$

Szacunkowe nakłady na budowę połączenia w rozpatrywanym wariantcie trasy powinny zamknąć się w kwocie 3 miliardów złotych.

Inwestycja w trakcie i po realizacji będzie pochłaniać również koszty związane z bieżącym utrzymaniem infrastruktury kolejowej.

### *Przychody przedsięwzięcia – symulacja*

Infrastruktura kolejowa w rozumieniu rynkowym ma w założeniu przynosić przychody poprzez płatne jej udostępnianie przewoźnikom. Uśrednione roczne przychody inwestycji po jej realizacji, przy poniższych założeniach (na warunkach preferencyjnych wobec PKP PLK SA):

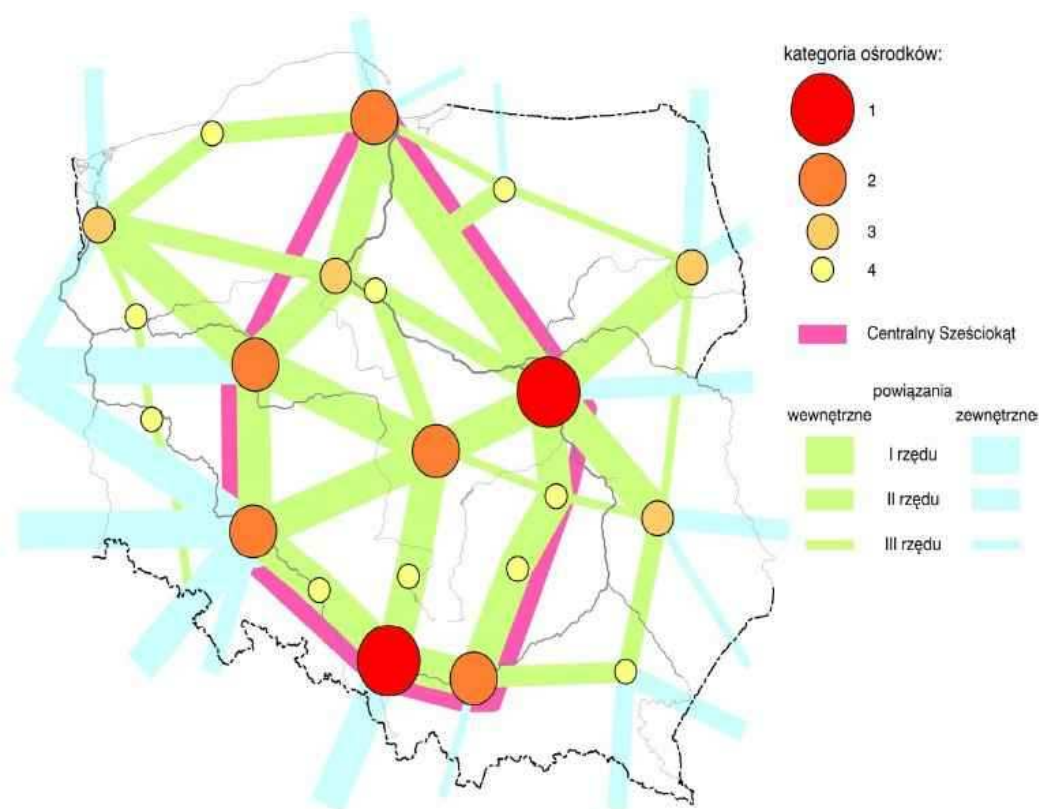
- stawka dostępu dla pociągu pasażerskiego o masie zawierającej się w przedziale 60 – 150 ton i prędkości technicznej pow. 120 km/h – **6 zł/km** (analogiczna stawka PKP PLK w roku 2010 – 7,57)
- stawka dostępu dla pociągu towarowego o masie 1500 – 2100 t i prędkości 100 -120 km/h – **25 zł/km** (analogiczna stawka PKP PLK w roku 2010 – 28,08)

mogłyby kształtować się na poziomie:

- $365\ dni * 6\ zł * 30\ (uśredniona\ liczba\ pociągów\ pasażerskich\ w\ dobie) * 80\ km = 5256000\ zł$
  - +
  - $365\ dni * 25\ zł * 10\ (uśredniona\ liczba\ pociągów\ towarowych\ w\ dobie) * 80\ km = 7300000\ zł$
- = 12 556 000 zł**

## Możliwość integracji połączenia z ciągiem Bydgoszcz – Toruń – Włocławek

Naturalną konsekwencją przestrzenną stworzenia połączenia kolejowego Warszawa – Modlin – Płock jest jego wydłużenie do Włocławka. Pozwoli to na utworzenie niezwykle atrakcyjnego ciągu transportowego, stanowiącego najkrótsze połączenie pomiędzy Warszawą a Włocławkiem (118 tys.), Toruniem (206 tys.) i Bydgoszczą (359 tys.). Znaczenie tego korytarza dostrzeżono w przygotowywanej na zlecenie Ministerstwa Rozwoju Regionalnego nowej Koncepcji Polityki Przestrzennego Zagospodarowania Kraju do roku 2033.



Źródło: Koncepcja Polityki Przestrzennego Zagospodarowania Kraju – projekt ekspercki, MRR, 2008, autor: P. Korcelli

Brakujący odcinek pomiędzy Płockiem a Włocławkiem wymaga budowy ok. 55 km linii kolejowej. Rekomendowany jest jej przebieg po północnej stronie Wisły przez gminę Brudzeń Duży oraz Dobrzyń nad Wisłą – na obszarach wysoczyznowych, użytkowanych rolniczo. Przeprawa mostowa przez Wisłę mogłaby być usytuowana na zaporze wodnej we Włocławku, a połączenie mogłoby włączać się do linii kolejowej z Kutna śladem istniejących w tej części miasta bocznic przemysłowych.

Z kolei po południowej stronie Wisły pomiędzy Płockiem a Włocławkiem znajduje się Gostynińsko-Włocławski Park Krajobrazowy – zwarty kompleks obszarów leśno-jeziornych. Mimo łatwiejszego do rozwiązania problemu z przekroczeniem Wisły (za pomocą istniejącego mostu kolejowego w Płocku), komplikacje związane z warunkami inżynieryjnymi oraz chronionymi walorami środowiska przyrodniczego mogą znacząco utrudnić realizację inwestycji w tym wariantcie. Z kolei ominięcie kompleksu G-WPK spowodowałoby nadmierne rozwinięcie linii, której sumaryczna długość w układzie Włocławek – Warszawa mogłaby nie odbiegać znacząco od istniejącej trasy przez Kutno.

Przy założeniu realizacji połączenia kolejowego pomiędzy Warszawą – Płockiem i Włocławkiem orientacyjne czasy jazdy pociągiem pasażerskim kształtowałyby się w na poziomie porównywalnym jak przez Kutno, tj. ok. 1:50 - 2 godzin – przy założeniu, iż podróż z Warszawy do Płocka trwałaby ok. 1:30, a z Płocka do Włocławka (55 km) – ok. 20 min. Głównym walorem tego połączenia byłoby jednak włączenie w obsługę blisko 130 tysięcznego Płocka.



## Potencjalne źródła finansowania projektu

Projekt budowy nowego połączenia kolejowego do Płocka wraz zakupem nowego taboru niezbędnego do jego obsługi szacowany jest wstępnie na 3 mld PLN.

Środki te mogą pochodzić bezpośrednio z budżetu samorządu województwa mazowieckiego lub można poszukać częściowego współfinansowania kosztów ze źródeł zewnętrznych. Rozważając dostępne możliwości należy zwrócić uwagę, iż poszczególne programy mogą finansować jedynie niektóre z opisanych elementów projektu: dokumentację i prace przygotowawcze, budowę linii kolejowej czy zakup taboru.

Poniżej przedstawiony jest katalog potencjalnych źródeł bezzwrotnego oraz zwrotnego wsparcia opisanego wyżej projektu, wraz ze wstępną analizą możliwości uzyskania pomocy.

### *Regionalny Program Operacyjny Woj. Mazowieckiego*

#### Działanie 3.2 – Regionalny transport publiczny

W ramach działania możliwy jest m.in. zakup oraz modernizacja taboru dla przewozów o charakterze regionalnym. Kosztem kwalifikowanym nie jest natomiast budowa linii kolejowej.

O dotację mogą ubiegać się jednostki samorządu terytorialnego, ich związki i stowarzyszenia, jednostki organizacyjne JST posiadające osobowość prawną, podmioty partnerstwa publiczno – prywatnego oraz podmioty wykonujące usługi publiczne na zlecenie JST, w których większość udziałów lub akcji posiada samorząd.

Maksymalny udział środków UE w wydatkach kwalifikowanych na poziomie projektu wynosi 85% (projekty bez pomocy publicznej). Jeśli pomoc publiczna wystąpi, będzie udzielana zgodnie z obowiązującymi w tym zakresie zasadami.

Obecnie nabór wniosków nie jest przewidziany – środki przeznaczone są na realizację projektów wpisanych już na Listę projektów dużych i kluczowych. Ewentualne zmiany mogą nastąpić w I poł. 2010r.

### *Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko*

#### Działanie 7.1 – Rozwój transportu kolejowego

Działanie dotyczy modernizacji najważniejszych linii kolejowych, zlokalizowanych w sieci TEN-T jak i poza nią, oraz zakupu nowoczesnego taboru kolejowego i modernizacji taboru istniejącego, wykorzystywanego w

międzynarodowych i międzyregionalnych przewozach pasażerskich. Omawiany projekt jest zatem w ramach tego programu niekwalifikowany.

### *Szwajcarsko-Polski Program Współpracy*

Obszar: Odbudowa, remont, przebudowa i rozbudowa podstawowej infrastruktury oraz poprawa stanu środowiska

Cel 3: Poprawa zarządzania, bezpieczeństwa, wydajności i niezawodności lokalnych/regionalnych publicznych systemów transportowych

Za kwalifikowane uznaje się m.in. projekty dotyczące przygotowania dokumentacji, budowy, remontu i/lub modernizacji infrastruktury kolejowej, w tym w szczególności zapewniające sprawne połączenia kolejowe centrów miast z portami lotniczymi oraz zakupu taboru kolejowego.

O dofinansowanie mogą ubiegać się podmioty zarządzające infrastrukturą kolejową, w tym samorząd terytorialny.

Całkowita alokacja dla Celu 3 wynosi ok. 30 mln CHF (ok. 81 mln PLN).

Minimalna wartość projektu nieinwestycyjnego (np. tylko dokumentacja) wynosi 3 mln CHF, a inwestycyjnego - 10 mln CHF. Maksymalna wartość projektu nie została określona, jednak całkowita alokacja dla Celu 3 wynosi ok. 30 mln CHF (ok. 81 mln PLN), co znacznie ogranicza skalę i liczbę projektów objętych dotacją.

Poziom dofinansowania wynosi do 60 proc. całkowitych kosztów kwalifikowanych, lub do 85 proc. - gdy min. 15% kosztów kwalifikowanych będzie współfinansowane z budżetu jednostek administracji publicznej.

Nabór wniosków w ramach programu przeprowadzony został wiosną 2009 r. Ogłoszenie kolejnego uzależnione jest od ostatecznych wyników obecnego konkursu (wartości przyznanego dofinansowania) i przewidywane jest nie wcześniej jak I połowie 2011 r.

### *Bank Gospodarstwa Krajowego*

Kredyty ze środków Europejskiego Banku Inwestycyjnego na finansowanie rozwoju regionalnego

Kredyt służy współfinansowaniu projektów wspieranych przez fundusze strukturalne Unii Europejskiej oraz projektów zgodnych ze strategią rozwoju regionu (bez wsparcia UE), w tym dotyczące infrastruktury kolejowej.

Beneficjentami kredytu mogą być jednostki samorządu terytorialnego, podmioty zależne i z udziałem JST oraz inne podmioty, jeśli kredytowany projekt służy rozwojowi regionalnemu.

Środki EBI mogą pokrywać do 50% kosztów projektu, a w przypadku projektów wspieranych przez UE kredyt i środki unijne razem mogą finansować do 90% kosztów.

Minimalny koszt projektu to 40 tys. EUR, a maksymalny 25 mln EUR. Maksymalna kwota kredytu wynosi 12,5 mln EUR. Okres kredytowania to min. 4 lata, a max. 15 lat.

Środki EBI nie mogą finansować m.in. opłat administracyjnych i lokalnych, opłat/prowizji bankowych, zakupu gruntów i aktywów finansowych.

	dokumentacja projektu	budowa linii kolejowej	zakup taboru	uwagi
<b>RPO WM działanie 3.2</b>	Tylko w zakresie zakupu taboru	-	Zakup oraz modernizacja taboru dla przewozów o charakterze regionalnym	Obecnie nabór wniosków nie jest przewidziany – środki przeznaczone są na realizację projektów wpisanych już na <i>Listę projektów dużych i kluczowych</i> .  Ewentualne zmiany mogą nastąpić w I poł. 2010r.
<b>PO IiŚ działanie 7.1</b>	Prace przygotowawcze dla projektów w ramach działania	Najważniejsze linie kolejowe	Zakup i modernizacja taboru do międzynarodowych i międzyregionalnych przewozów pasażerskich	Projekt nie spełnia kryteriów znaczenia ponadregionalnego jest zatem niekwalifikowany
<b>Szwajcarsko-Polski Program Współpracy</b>	M.in.: studium wykonalności, ocena oddziaływania na środowisko, plan generalny, koncepcja transportu	Budowa/remont/modernizacja: linii kolejowych, podtorza, trakcji, semaforów, sygnalizacji, przejazdów kolejowych, systemów monitorujących i sterujących oraz dworców/stacji kolejowych (wyłącznie obiektów do obsługi podróźnych ściśle związanych ze świadczeniem usług transportowych)	Zakup taboru nie może podlegać wymogowi notyfikacji do Komisji Europejskiej (przekroczyć wartości 50mln euro)	Program wydaje się być ciekawym rozwiązaniem na sfinansowanie choćby części działań – ze względu na dostępną alokację oraz szacowaną wartość projektu – np. pełnej dokumentacji.  Jednak najbliższy możliwy termin kolejnego naboru wniosków przewidywany jest na 2011r.
<b>BGK kredyt ze środków EBI</b>	Projekty infrastruktury kolejowej zgodne ze strategią rozwoju regionu			Wsparcie udzielane jest w formie kredytu, do 50% kosztów kwalifikowanych projektu.  Przewidywane pułapy kredytu nie dają jednak możliwości sfinansowania 50% całości projektu.

Powyższe zestawienie wskazuje na bardzo ograniczone obecnie możliwości zewnętrznego współfinansowania projektu. Sytuacja ta może ulec zmianie w roku 2011 – po weryfikacji rzeczywistego wykorzystania środków z funduszy europejskich tak na poziomie regionalnym jak i krajowym.

spin.doc – doradztwo europejskie J.Petz, K.Szarecka sp.j.

al. Jerozolimskie 44, Warszawa

tel./fax. (22) 333 7331, 333 7332

[spindoc@spindoc.pl](mailto:spindoc@spindoc.pl)

[www.spindoc.pl](http://www.spindoc.pl)