

Rozszerzone Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowe (STEŚ-R) dla zadania pn. „Budowa linii kolejowej nr 84 na odc. Radom - Iłża - Kunów”

Warszawa, styczeń 2023 r.

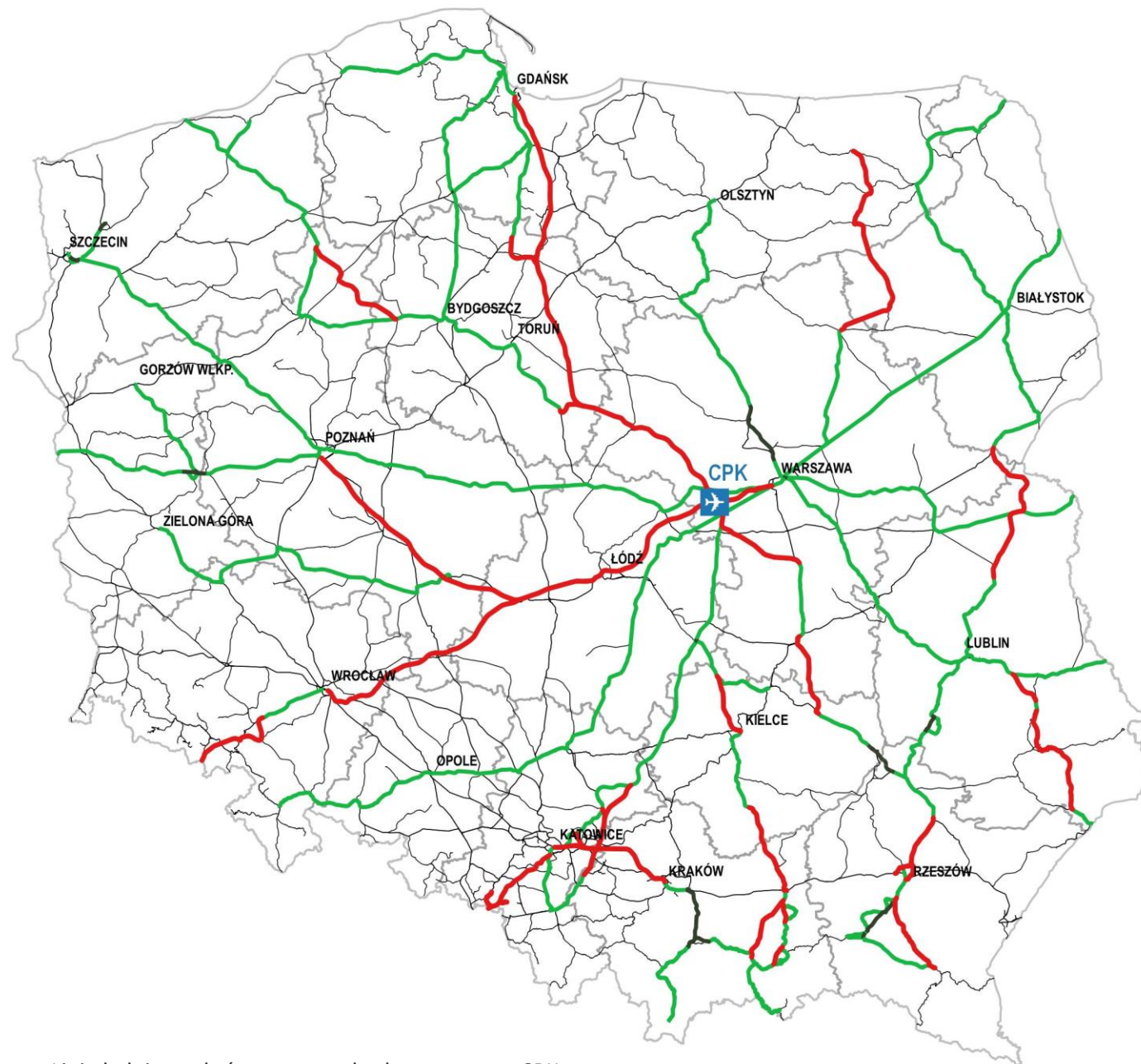
Program kolejowy CPK

12 tras, 10 „szprych”

ok. 2000 km linii kolejowych

30 zadań inwestycyjnych

spójny system transportowy kraju



- Linie kolejowe, które zostaną zbudowane przez CPK
- Planowane modernizacje i budowy PKP PLK

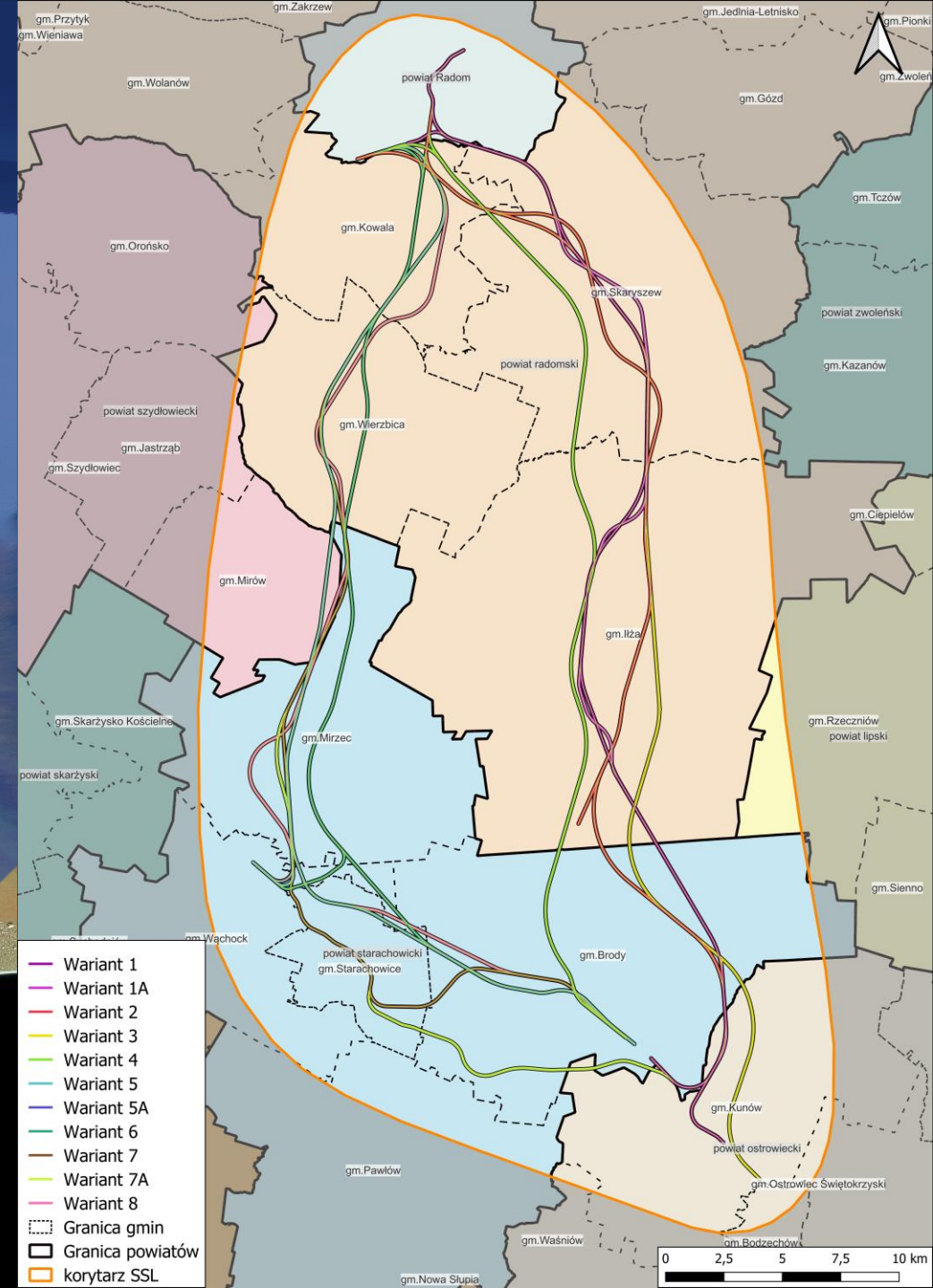
Strategiczne Studium Lokalizacyjne

www.cpk.pl

Strategiczne Studium Lokalizacyjne Inwestycji Centralnego Portu Komunikacyjnego



Warszawa, luty 2021 r.
wersja 5.0



Bazowe założenia projektowe linii kolejowej nr 84

- Przeznaczenie linii: ruch mieszany (pasażerski i towarowy);
- Prędkość projektowa linii kolejowej 84: 160 – 250 km/h;
- Prędkość eksploatacyjna linii kolejowej 84: 160 – 250 km/h;
- Prędkość projektowa i eksploatacyjna łącznie: dostosowana do potrzeb i uwarunkowań;
- Promień łuku poziomego – zależny od prędkości projektowej: $R = 1300\text{--}8000\text{ m}$ (odcinki włączenia w istniejącą infrastrukturę $R = 550\text{--}4000\text{ m}$);
- Włączenia do istniejącej infrastruktury: LK8, LK22, LK25;
- Budowa punktów obsługi podróżnych na linii w wybranych lokalizacjach;
- Dostosowanie lokalnych układów komunikacyjnych do nowobudowanej linii kolejowej poprzez przebudowę istniejących i budowę nowych dróg poprzecznych i dróg równoległych;
- Wszystkie skrzyżowania z drogami i innymi ciągami komunikacyjnymi projektowane jako wielopoziomowe (bezkolizyjne), w celu zapewnienia komfortu mieszkańców oraz najwyższego poziomu bezpieczeństwa ruchu.



CENTRALNY PORT
KOMUNIKACYJNY

Główne cele projektu

Stworzenie
kluczowego
elementu spójnej
sieci transportowej
w ruchu krajowym i
międzynarodowym

Identyfikacja i
odpowiedź na
potrzeby
transportowe regionu

Zapewnienie
dostępności
infrastruktury kolejowej

Osiągnięcie
najlepszych wyników
ekonomicznych
Projektu

Zapewnienie
najmniejszej
uciążliwości Projektu
dla lokalnych
społeczności

Zapewnienie
najmniejszej
uciążliwości Projektu
dla środowiska

Uwarunkowania projektowe

- › Koncepcja CPK
- › Potencjał przewozowy danego obszaru
- › Środowisko naturalne (parki narodowe, rezerваты, natura 2000, pomniki przyrody....)
- › Zagospodarowanie terenu (istniejąca zabudowa, sieć drogowa, kolejowa, energetyczna...)
- › Ukształtowanie terenu
- › Zabytki nieruchome i archeologiczne
- › Strefy ochrony ujęć wód podziemnych i powierzchniowych
- › Lokalizacja złóż kopalin
- › Lokalizacja terenów zagrożonych powodziami lub podtopieniami
- › Lokalizacja terenów zagrożonych ruchami masowymi ziemi
- › Uwagi zgłoszone na etapie Strategicznego Studium Lokalizacyjnego
- › Standardy techniczne projektowania linii kolejowych

Etapy procesu przygotowań oraz realizacji inwestycji



Etapy I do III STEŚ-R

Etap I STEŚ (preselekcja spośród 8 wariantów): IV kwartał 2022 – II kwartał 2023

- Przygotowanie pierwszych wersji wariantów
- Rozpoznanie uwarunkowań środowiskowych
- Analizy przestrzenne
- **Spotkania informacyjno-konsultacyjne z Jednostkami Samorządu Terytorialnego i branżowe**
- Identyfikacja potencjalnych lokalizacji przystanków
- Wstępna wersja oferty przewozowej
- Wykonanie pomiarów ruchu
- Wyznaczenie buforów inwentaryzacji przyrodniczej

Etap II STEŚ (analizy 4 wariantów): II kwartał 2023 – III kwartał 2024

- Wielobranżowa koncepcja wariantów
- Projektowanie infrastruktury pasażerskiej w tym węzłów przesiadkowych
- Prognozy ruchu pasażerskiego i towarowego
- Analizy ruchowo-eksploatacyjne
- Analiza potencjalnych lokalizacji przystanków
- Analizy środowiskowe w tym inwentaryzacja przyrodnicza
- **Spotkania informacyjno-konsultacyjne z Jednostkami Samorządu Terytorialnego i branżowe**
- Szacunek kosztów

Etap III STEŚ (wybór wariantu inwestorskiego): III kwartał 2024 – IV kwartał 2024

- Analiza Kosztów i Korzyści
- Analiza Ryzyka
- Analiza wielokryterialna z rekomendacją wariantu inwestorskiego
- **Wybór wariantu inwestorskiego**

Etapy IV do V STEŚ-R

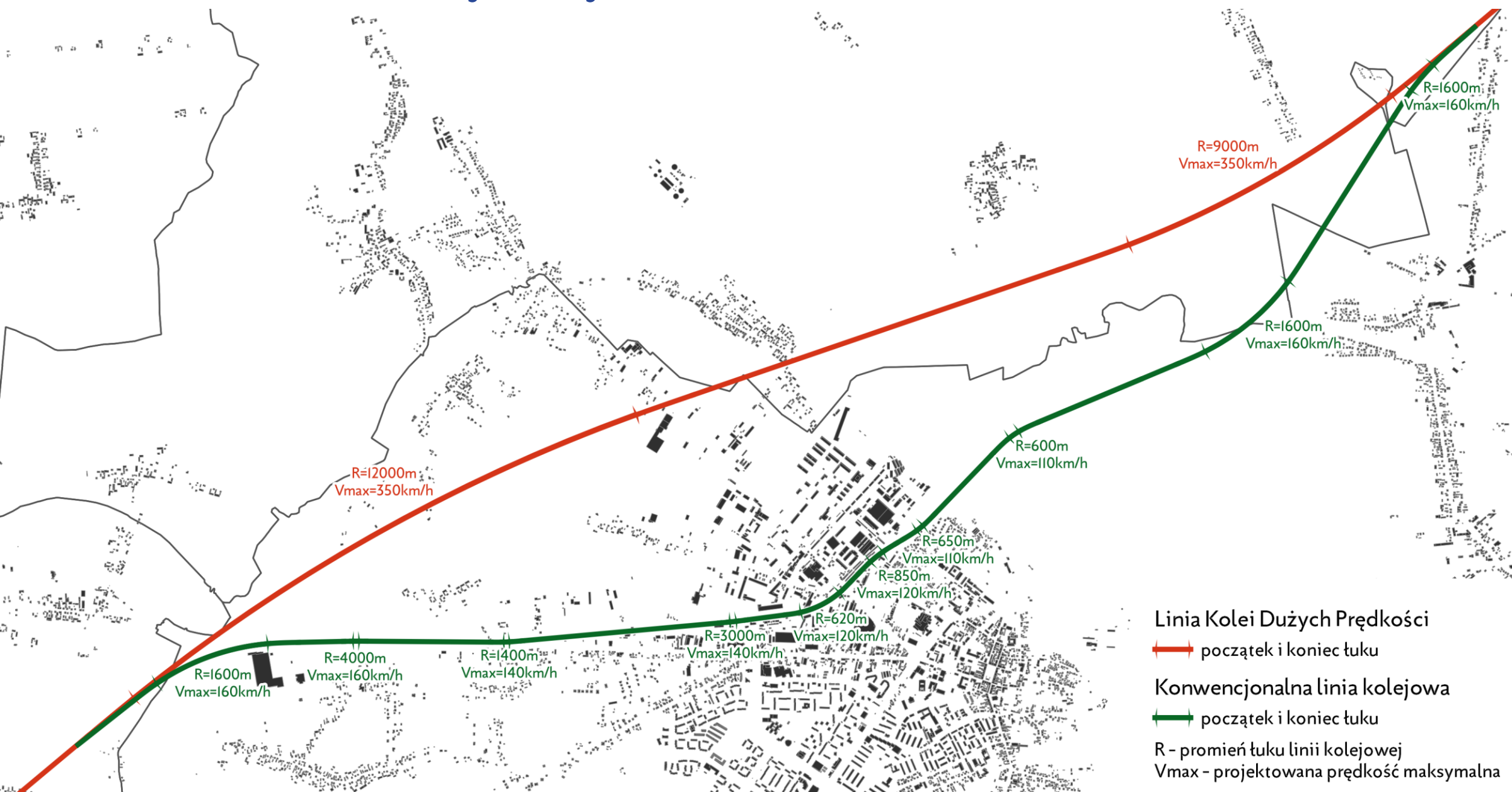
Etap IV STEŚ (ocena oddziaływania na środowisko): do III kwartał 2024 – II kwartał 2026

- Opracowanie raportu o środowiskowych uwarunkowaniach
- Złożenie wniosku o decyzję środowiskową
- **Konsultacje społeczne (wymagane prawem)**
- Uzyskanie decyzji środowiskowej

Etap V STEŚ (koncepcja programowo przestrzenna): do IV kwartał 2024 – III kwartał 2026

- Dokumentacja geologiczno-inżynierska
- Dokumentacja geodezyjna
- Projektowanie wielobranżowe (branża torowa, mostowa, drogowa)
- Projektowanie geotechniczne
- Analizy ruchowo-eksploatacyjne
- Spotkania informacyjno-konsultacyjne z Jednostkami Samorządu Terytorialnego i branżowe
- Prognozy ruchu
- Analizy mikrosymulacyjne infrastruktury pasażerskiej

Różnice promieni łuków na linii konwencjonalnej i KDP



Linia Kolej Dużych Prędkości

— początek i koniec łuku

Konwencjonalna linia kolejowa

— początek i koniec łuku

R - promień łuku linii kolejowej

Vmax - projektowana prędkość maksymalna

Wykonawca

Zamawiający

Databout sp. z o.o.
ul. Bitwy Warszawskiej 1920 r. 7
02-366 Warszawa



Kierownik Projektu: Michał Mokrzański
✉ stes-r-rad-kun-konsultacje@databout.pl

Centralny Port Komunikacyjny sp. z o.o.
Al. Jerozolimskie 142B
02-305 Warszawa



✉ sekretariat@cpk.pl

Dziękujemy za uwagę

