

# NOWY SZLAK KOLEJOWY PRZEZ PŁOCK

**Linii kolejowych nie budują miasta czy gminy. Powstają one w ramach inwestycji państwowych. O potrzebie budowy nowej linii kolejowej przez Płock mówi się w Polsce od kilkadziesiąt lat.**

Najpoważniej rozważanym nowym szlakiem kolejowym miało być dokończenie budowy Centralnej Magistrali Kolejowej łączącej docelowo Śląsk z Gdańskiem. Południowy odcinek CMK z Zawiercia do Korytowa pod Żyrardowem powstał wiele lat temu. Odcinek północny od Korytowa przez Płock do Gdańska pozostawał przez lata na etapie prac przygotowawczych. Dokończenie CMK-i usprawniłoby między innymi łączność kolejową Płocka z Warszawą przez Sochaczew. Płock uzyskałby też nowe połączenia na linii północ – południe. Innym pomysłem na skomunikowanie Płocka z Warszawą jest planowana przez Sejmik Mazowiecki linia kolejowa z Płocka przez Modlin do Nowego Dworu Mazowieckiego. Dalej do Warszawy jechalibyśmy istniejącą już trasą kolejową. Obydwie planowane linie kolejowe nie wykluczają się. Wprost przeciwnie, mają wspólny odcinek pomiędzy Płockiem a Wyszogrodem. I obydwie zapisane są już w dokumentach planistycznych polskich kolei. Budowa Centralnego

Portu Komunikacyjnego w Baranowie powiązana ma być z budową nowych połączeń kolejowych lotniska. Nazwano je umownie szprychami kolejowymi CPK. W odniesieniu do Płocka szprycha kolejowa nr 1 pokrywa się z planowanym od lat północnym odcinkiem Centralnej Magistrali Kolejowej. Pamiętajmy, że Baranów leży w sąsiedztwie Sochaczewa, Żyrardowa i Korytowa.

Samorząd płocki od wielu lat w swoich strategicznych dokumentach planistycznych uwzględniał budowę nowego połączenia kolejowego w kierunku Warszawy. Obowiązujące od 2013 roku Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Płocka przewiduje budowę nowej linii kolejowej „wchodzącej” do Płocka ze wschodu na północ od Podolszyc i włączenie jej w dotychczasową linię kolejową na północ od osiedla Międzytorze, w okolicy ulicy Otiłńskiej. Miasto zarezerwowało korytarz pod nową linię kolejową i nie wydawało pozwoleń

na jego zabudowę. Gdy na początku 2022 roku spółka CPK zaprezentowała 9 wariantów przebiegu linii kolejowej na odcinku Włocławek – Płock – Sochaczew, samorząd Płocka był do tego przygotowany od lat. Po wstępnych analizach projektanci CPK pozostawili do dalszej konsultacji 5 wariantów. Wszystkie one zasadniczo uwzględniają trasę „wejścia” do miasta od wschodu zabezpieczoną w Studium. Nowością jest proponowany przez CPK wariant z nowym przebiegiem linii kolejowej w pobliżu Orlenu. Wszystkie te warianty są bardzo ciekawe i warte szczegółowych analiz.

Wiele osób w Polsce wypowiada się krytycznie o budowie CPK, podkreślając nierealność projektu. Z punktu widzenia Płocka lokalizacja nowego centralnego lotniska jest drugorzędna. Mógł być Baranów, ale też inne rozważane lokalizacje np. Mszczonów lub rozbudowa Modlina. Sens budowy lotniska w Baranowie najbardziej został podważony budową nowego dużego lotniska w Radomiu. Terminal



*Samorząd płocki od wielu lat uwzględniał budowę nowego połączenia kolejowego w kierunku Warszawy*

w Radomiu ma być przygotowany w I etapie do obsługi trzech milionów pasażerów rocznie, czyli podob-

nie jak dzisiaj Modlin. Pamiętajmy, że w odległości 100 km od Radomia są lotniska w Warszawie (Okęcie), Łodzi czy Lublinie – wszystkie zbudowane ze środków publicznych – a Baranów leży między nimi, mniej niż 100 km od Radomia.

Dla Płocka ważniejsza od lokalizacji nowego lotniska jest budowa nowej linii kolejowej. Linia kolejowa nr 5 z Korytowa przez Płock do Grudziądza (i dalej do Gdańska) zapisana jest już w Rozporządzeniu Rady Ministrów w sprawie wykazu linii kolejowych o znaczeniu państwowym. I mieszkańcy Płocka oczekują od władz państwowych jej budowy. Bez względu na to, czy lotnisko w Baranowie powstanie, czy też nie.

**Artur Jaroszewski**  
Przewodniczący Rady Miasta Płocka