

Stan realizacji lub przygotowań do realizacji najważniejszych inwestycji infrastruktury komunikacyjnej (płockiego odcinka drogi ekspresowej S10 wraz z nowym łącznikiem w ramach DK60, linii kolejowej CPK – Płock – Włocławek, II pas ulicy Wyszogrodzkiej, ostatniego odcinka ul. Przemysłowej)

II pas ul. Wyszogrodzkiej

W dniu 1 czerwca 2022 roku zawarte zostało Porozumienie nr 2/WIR/P/42/2022 pomiędzy Prezydentem Miasta Płocka a Generalnym Dyrektorem Dróg Krajowych i Autostrad (dalej: „GDDKiA”) w sprawie współpracy przy realizacji inwestycji pn. „Rozbudowa ulicy Wyszogrodzkiej w ciągu drogi krajowej nr 62 na odcinku od ulicy Armii Krajowej do granicy miasta Płocka”, w ramach którego strony uregulowały wzajemne prawa i obowiązki w związku z przygotowaniem, realizacją i finansowaniem inwestycji. Przedsięwzięcie polegające na przebudowie ulicy Wyszogrodzkiej (DK62) od skrzyżowania z ul. Armii Krajowej do granic miasta podzielone zostało na dwa etapy:

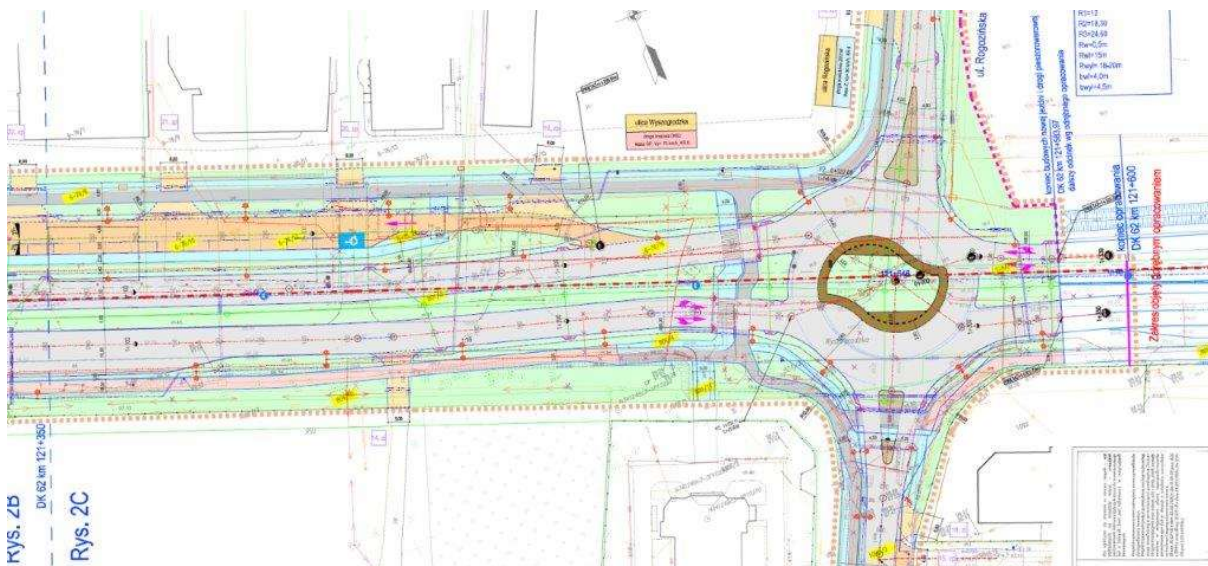
- Etap I – odcinek od skrzyżowania z ul. Armii Krajowej do ul. Harcerskiej wraz z budową ronda, realizowany przez Gminę Miasto Płock
- Etap II – odcinek od skrzyżowania z ul. Harcerską do granic miasta, realizowany przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad w Warszawie

Etap I - odcinek od skrzyżowania z ul. Armii Krajowej do ul. Harcerskiej wraz z budową ronda

Projektant zakończył prace w zakresie opracowania dokumentacji projektowo-kosztorysowej na potrzeby realizacji zadania pn. „Rozbudowa ulicy Wyszogrodzkiej w ciągu drogi krajowej nr 62 na odcinku od ulicy Armii Krajowej do granicy miasta Płocka. Etap I - odcinek od ul. Armii krajowej do ul. Harcerskiej (wraz ze skrzyżowaniem)”. W dniu 13 czerwca 2025 roku uzyskano Decyzję Wojewody Mazowieckiego o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej. Na podstawie ww. decyzji Wojewoda Mazowiecki prowadzi czynności w zakresie wypłaty odszkodowań z tytułu przejęcia nieruchomości pod realizację inwestycji.

Inwestycja zakłada rozbudowę drogi krajowej na długości około 1,3 km w Płocku, poprzez budowę jezdni północnej, budowę obiektu mostowego na rzece Rosica, budowę dróg dodatkowych po stronie północnej i południowej, budowę ronda turbinowego na skrzyżowaniu ul. Wyszogrodzkiej z ul. Harcerską i Rogozińską, budowę dróg dla pieszych i rowerzystów. Ponadto, inwestycja obejmuje realizację robót w zakresie branży elektrycznej (oświetlenie), elektroenergetycznej (kolizje), sanitarnej (kanalizacja deszczowa i wodociąg) oraz branży teletechnicznej.

Aktualnie Gmina Płock prowadzi postępowanie o udzielenie zamówienia publicznego na wyłonienie wykonawcy robót budowlanych. Otwarcie ofert nastąpiło w dniu **6 sierpnia 2026 roku**.



Rysunek 1 ul. Wyszogrodzka – rozwiązanie projektowe w ramach Etapu I

Etap II - odcinek od skrzyżowania z ul. Harcerską do granic miasta

W ramach realizacji Porozumienia z Generalną Dyrekcją Dróg Krajowych w Warszawie z dnia 01 czerwca 2022 roku, wykonawca dokumentacji projektowej rozbudowy Etapu II drogi krajowej nr 62, na odcinku od skrzyżowania z ulicą Harcerską do granic miasta, którego inwestorem jest GDDKiA, kontynuuje prace projektowe w zakresie opracowania dokumentacji dla infrastruktury drogowej, kanalizacji deszczowej, oświetlenia drogowego, kolizji energetycznych oraz kolizji z rurociągami naftowymi PERN. Poszczególne etapy prac projektowych prezentowane są Gminie Miasto Płock w ramach organizowanych przez GDDKiA w Warszawie porad projektowych. Projektant na bieżąco pozyskuje warunki techniczne do projektowania od gestorów sieci i infrastruktury znajdującej się na terenie inwestycji.

Ponadto, prowadzone jest aktualnie postępowanie administracyjne w zakresie uzyskania pozwolenia wodnoprawnego.

Budowa Nowej Przemysłowej na odcinku od węzła Trzepowo w Płocku do skrzyżowania z drogą powiatową 5205W wraz z uzbrojeniem terenów inwestycyjnych na terenie osiedla Trzepowo Płock – Etap I.

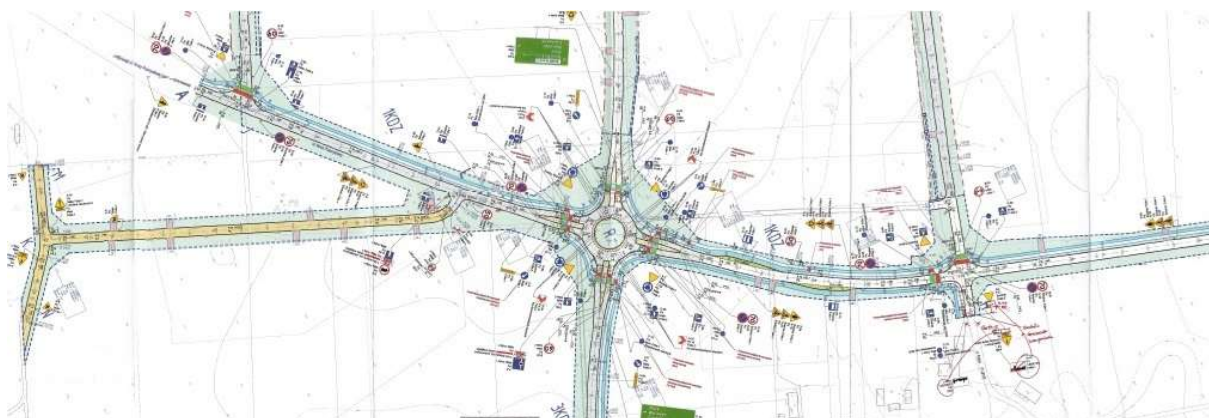
Przedsięwzięcie obejmuje:

- Zakres I – wykonanie robót budowlanych Nowej Przemysłowej na odcinku od węzła „Trzepowo” obwodnicy północno-zachodniej miasta Płocka do drogi powiatowej nr 5205W wraz z infrastrukturą techniczną – Etap I, na podstawie dokumentacji projektowej dla zadania opracowanej przez MBZ Andler Tomczak Sp. j z siedzibą we Włocławku, w lipcu 2017 roku,
- Zakres II – zaprojektowanie i wykonanie robót budowlanych sieci kanalizacji sanitarnej oraz sieci wodociągowej zasilającej infrastrukturę wodno – kanalizacyjną zaprojektowaną w ramach Zakresu I zamówienia, na podstawie Programu Funkcjonalno – Użytkowego.

W dniu 10 kwietnia 2026 roku Gmina Miasto Płock zawarła z Przedsiębiorstwem Robót Drogowo-Budowlanych S.A z Gostynina Umowę na realizację całego przedsięwzięcia. Nad realizacją robót zapewniono nadzór inwestorski.

Wykonawca przejął plac budowy i rozpoczął prace w zakresie prawidłowej organizacji budowy, tj. opracował, uzyskał zatwierdzenie i wdrożył projekt czasowej organizacji ruchu na czas prowadzenia robót. Zakończył prace związane z wycinką drzew i krzewów kolidujących z inwestycją, uprzednio dokonując analizy pod kątem ornitologicznym. Wykonawca rozpoczął prace ziemne w zakresie branży sanitarnej i drogowej.

W ramach Zakresu II prowadzone są prace projektowe mające na celu zaprojektowanie sieci kanalizacyjnej sanitarnej oraz wodociągowej, która będzie zasilala infrastrukturę wodno – kanalizacyjną zaprojektowaną w ramach Zakresu I zamówienia.



Rysunek 2 Nowa Przemysłowa - rozwiązania projektowe

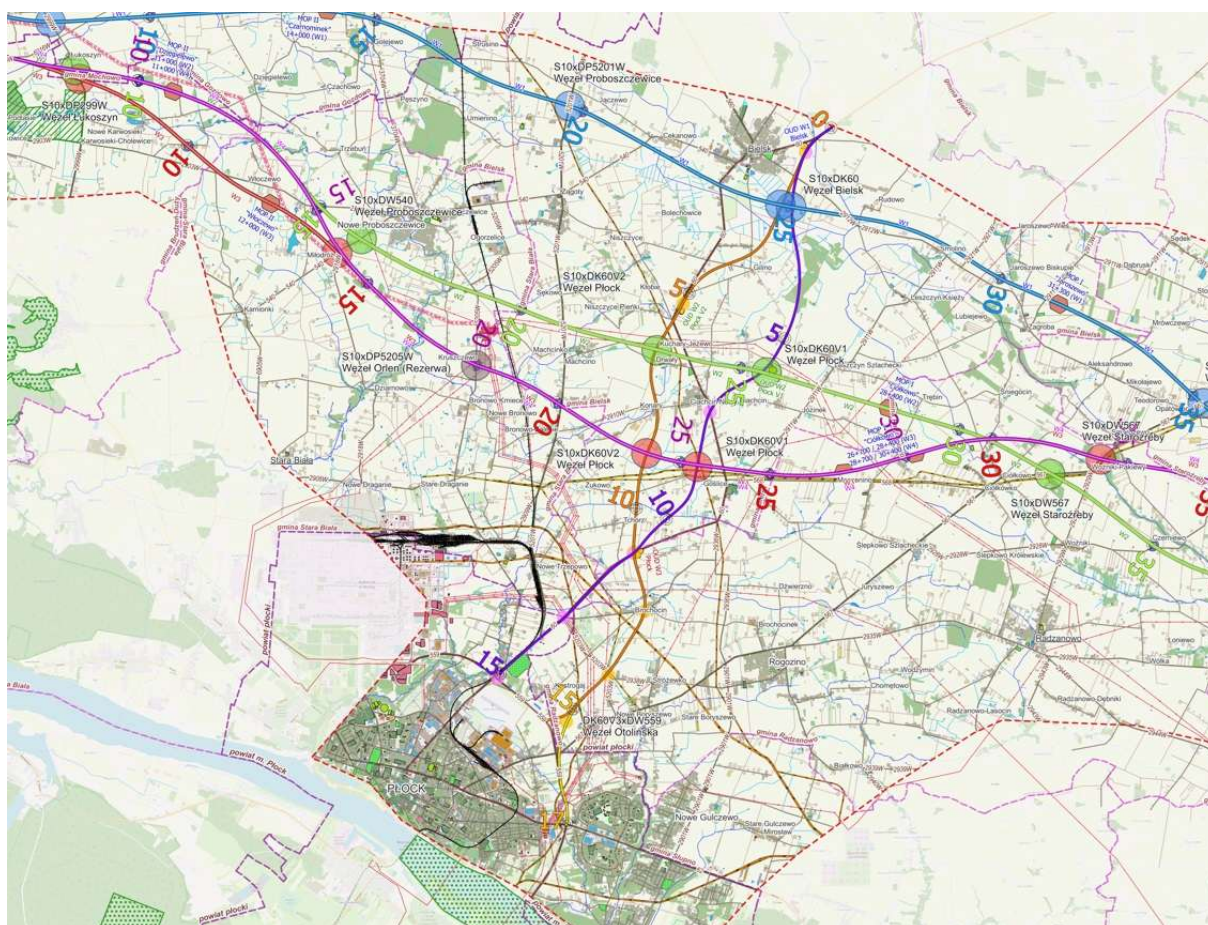


Rysunek 3 Prace budowlane prowadzone w ramach budowy Nowej Przemysłowej (lipiec 2026 r.)

Droga ekspresowa S10

W związku z opracowywaniem dokumentacji projektowej budowy drogi ekspresowej S10 i S50 A1 - Obwodnica Aglomeracji Warszawskiej GDDKiA O. Bydgoszcz poinformowała¹, że Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie prowadzi obecnie postępowanie administracyjne wszczęte na wniosek Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z siedzibą w Warszawie, reprezentowanego przez Dyrektora Oddziału w Bydgoszczy, z dnia 30 marca 2026 r., o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn. „Budowa drogi ekspresowej S10 od granicy województwa do DK50 i S50 na odc. od DK50 do S7”. Równolegle trwają prace projektowe kończące opracowanie STEŚ.

Aktualnie prowadzone prace zmierzają do uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz umożliwią przystąpienie do kolejnego etapu realizacji zadania.



Rysunek 4 Warianty przebiegu drogi ekspresowej S10 i drogi krajowej nr 60

¹ Pismem nr OBY.I-1.4110.9.60.2026.JP z dn. 16 lipca 2026 r.

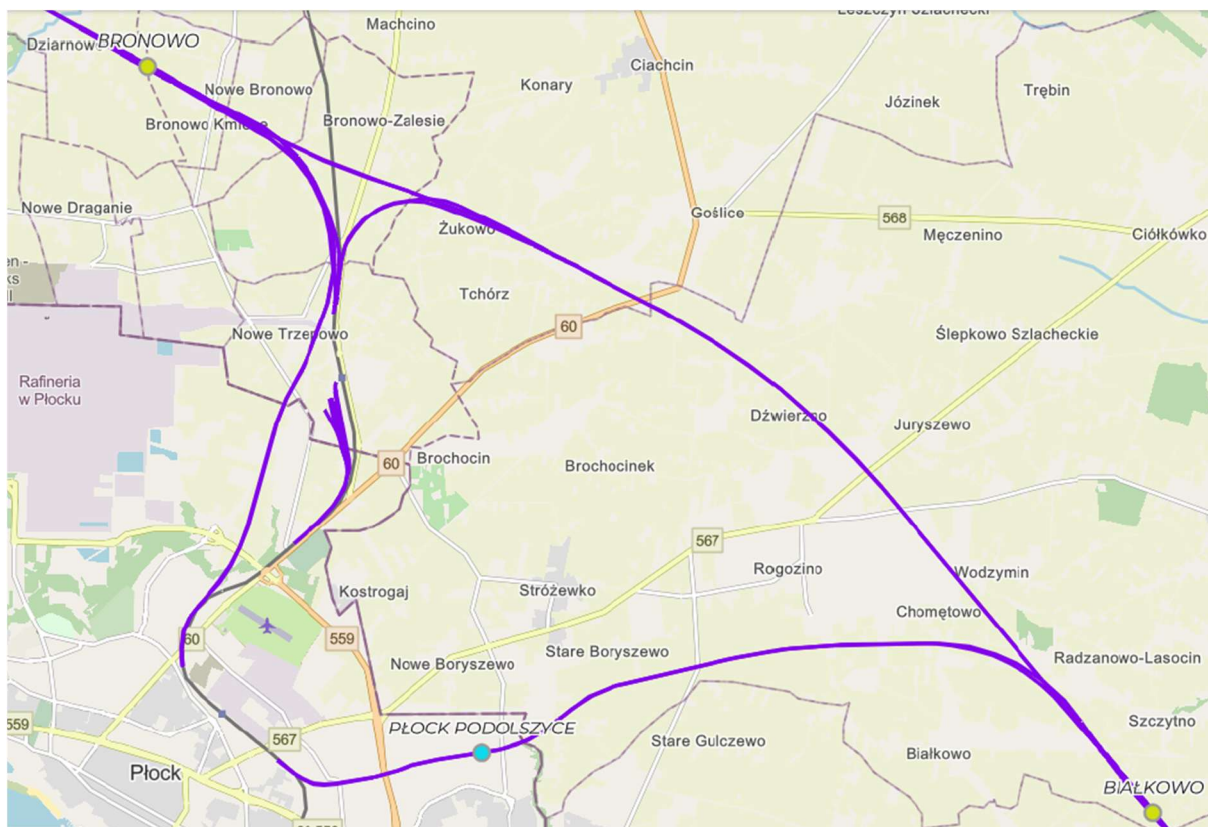
Koncepcja budowy nowej linii kolejowej nr 5, określanej współcześnie jako CMK Północ, sięga lat 70. XX wieku i stanowiła pierwotnie próbę stworzenia zachodniej obwodnicy kolejowej Warszawy, prowadzącej w kierunku Kujaw i Pomorza. W zamyśle pierwszym etapem miała być budowa odcinka od stacji Korytów do linii Warszawa–Poznań, następnie przedłużenie trasy do Płocka z planowanym ukończeniem do 1980 roku, a finalnie rozbudowa do Gdańska. Projekt został jednak porzucony w latach 80. XX wieku. Mimo to idea tej inwestycji powracała w analizach strategicznych dotyczących Kolei Dużych Prędkości, m.in. w 1995 roku. Ówczesne priorytety infrastrukturalne skupiły się jednak na modernizacji istniejącej linii kolejowej nr 9 (Warszawa–Gdańsk) do parametrów 200 km/h, co ponownie odsunęło koncepcję CMK Północ na dalszy plan.

Nowe życie projektowi nadano w ramach strategii Centralnego Portu Komunikacyjnego. Linia kolejowa nr 5 stała się jedną z kluczowych tras łączących CPK z poszczególnymi regionami kraju. W 2021 roku została wpisana do zaktualizowanej sieci bazowej rozszerzonej Transeuropejskich Sieci Transportowych (TEN-T), co stworzyło podstawy do jej współfinansowania z funduszy unijnych w ramach instrumentów takich jak Connecting Europe Facility (CEF). Przynależność do sieci TEN-T oznacza, że projekt ten powinien zostać ukończony najpóźniej do 2040 roku, zgodnie z harmonogramami określonymi przez Komisję Europejską.

Projektowana linia ma stanowić strategiczne połączenie infrastrukturalne północnej i centralnej Polski. Planowany odcinek Węzeł CPK – Płock – Włocławek zostanie poprowadzony przez powiat płocki, przebiegając przez teren gmin: Wyszogród, Mała Wieś, Bodzanów, Słupno, Radzanowo, Stara Biała, Brudzeń Duży oraz Bielsk.

W celu zapewnienia obsługi Miasta Płock (Rysunek 5) zaplanowano łącznik w okolicach miejscowości Białkowo, który poprowadzi pociągi przez stację Płock, a następnie pozwoli wrócić na główną trasę w pobliżu Bronowa-Zalesia, za stacją Płock Trzepowo. Całkowita długość tego zjazdu wraz z przejazdem i powrotem na nową linię wyniesie około 15 kilometrów. Dodatkowo zaplanowano budowę nowego wiaduktu kolejowego nad drogą krajową nr 60 w rejonie miejscowości Brochocin.

² Informacja przekazana pismem KPD.42.304.2026_46.ZW z dn. 14 maja 2026 r.



Rysunek 5 Planowany przebieg torów dla obsługi Miasta Płock - wariant W41.

Linia będzie miała charakter mieszany, co umożliwi zarówno ruch pasażerski jak i towarowy. Przewidziano jej wykorzystanie jako nowoczesnego korytarza dla pociągów intermodalnych, zwłaszcza w kierunku portów Trójmiasta oraz do obsługi kluczowych centrów przemysłowych, w tym rafinerii w Płocku. Trasa zostanie zelektryfikowana prądem przemiennym o napięciu 2×25 kV, co odpowiada standardom obowiązującym w nowoczesnych europejskich sieciach KDP.

Dnia 23 sierpnia 2024 roku, po przeprowadzeniu Studium Techniczno-Ekologiczno-Środowiskowego (STES), zatwierdzono wariant inwestorski dla tego odcinka linii kolejowej nr 5 (oraz towarzyszącej jej linii kolejowej nr 50). Wariant ten oznaczony został symbolem W41. Wybór ten był rezultatem szeroko zakrojonej analizy obejmującej kryteria techniczne, rozwojowe, ekonomiczne i środowiskowe. Uwzględniono również aspekt społeczny, wyrażony w trakcie konsultacji społecznych, podczas których zebrano około 8 tysięcy ankiet oraz liczne głosy w formie pism, maili i petycji dotyczących przebiegu planowanej linii. Wszystkie te opinie zostały przeanalizowane i w miarę możliwości uwzględnione w docelowym kształcie rozwiązań przyjętych w wybranym wariantcie. Wariant W41 uzyskał najwyższe oceny jako najmniej inwazyjny względem terenów zurbanizowanych i przyrodniczo cennych, a jednocześnie najbardziej funkcjonalny. Projekt zakłada obsługę miasta Płocka poprzez nowy przystanek osobowy Płock Podolszyce oraz zmodernizowaną stację Płock. Przystanek Płock Podolszyce będzie pełnił funkcję regionalnego węzła przesiadkowego, natomiast stacja Płock obsłuży ruch dalekobieżny oraz Kolej Dużych Prędkości.

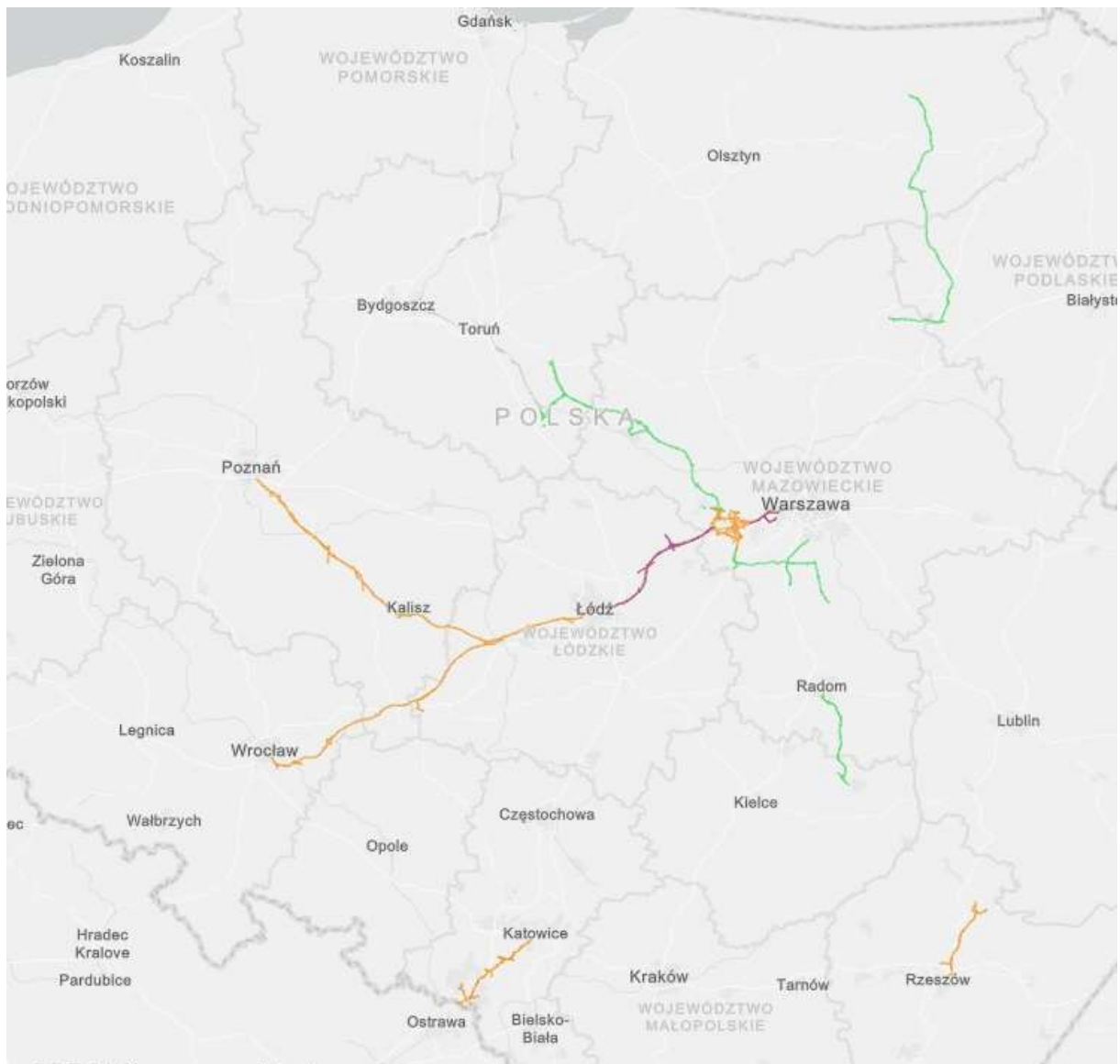
Bieżące wydarzenia projektowe

Spółka przygotowuje się do opracowania dokumentacji przetargowej dotyczącej uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz wykonania Koncepcji Programowo-Przestrzennej (KPP). Opracowanie KPP pozwoli na doprecyzowanie założeń inwestycji, w szczególności w zakresie układu drogowego, przebiegu dróg dojazdowych oraz powiązań przedsięwzięcia z istniejącą i planowaną infrastrukturą transportową. Etap ten umożliwi również skoordynowanie założeń projektowych z innymi inwestycjami infrastrukturalnymi, w tym przedsięwzięciami realizowanymi przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad, co pozwoli na ograniczenie potencjalnych kolizji oraz optymalizację przyjętych rozwiązań komunikacyjnych.

Jednocześnie w toku prowadzonych analiz zidentyfikowano kolizję pomiędzy rozwiązaniami projektowymi inwestycji realizowanej przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad a wariantem inwestorskim W41. W związku z powyższym Spółka prowadzi obecnie rozmowy koordynacyjne z GDDKiA mające na celu wypracowanie spójnych rozwiązań dla obu przedsięwzięć.

Istotnym kontekstem dla dalszego planowania rozwoju sieci kolejowej w Polsce, w tym ewentualnych łącznic i odcinków dodatkowych związanych z CMK Północ, jest projekt „Zintegrowana Sieć Kolejowa”, realizowany od 2024 roku przez spółkę CPK, we współpracy z PKP PLK S.A. i Instytutem Rozwoju Miast i Regionów. Jego celem jest kompleksowa analiza planowanej infrastruktury kolejowej po realizacji linii „Y”. Ocenie podlega m.in. spodziewana liczba pasażerów, intensywność ruchu, zgodność parametrów technicznych z realnym zapotrzebowaniem oraz pozycjonowanie linii względem europejskich korytarzy TEN-T. Prace obejmują dwa etapy: warsztatowo-konsultacyjny oraz analityczno-planistyczny, z wykorzystaniem zaawansowanych narzędzi modelowania.

W styczniu bieżącego roku, celem zapewnienia dostępu do precyzyjnej informacji na temat przebiegu programu inwestycyjnego Port Polska, Spółka udostępniła specjalną aplikację mapową, prezentującą aktualne kierunki i obszary planowanych działań, dostępną pod adresem: <https://portpolska.pl/pl/program-kolejowy>. Mapa inwestycji (wg stanu na dzień 10 lutego 2026 r.) uwzględnia linię kolejową nr 5 wg wariantu inwestorskiego W41 (Rysunek 6).



Rysunek 6 Projekty inwestycyjne realizowane w ramach programu inwestycyjnego Port Polska (stan na dzień 18.05.2026 r.)

Z inicjatywy Przewodniczącego Rady Miasta Płocka, podczas Sesji Rady Miasta Płocka w dniu 25 czerwca br. omawiany był temat „Stan przygotowań do realizacji inwestycji infrastruktury kolejowej w okolicy Płocka, w tym nowej linii Kolei Dużych Prędkości Port Polska – Płock – Gdańsk oraz obwodnicy kolejowej, wyprowadzającej towarowy transport kolejowy z Zakładu Głównego Orlen S.A. w Płocku”. W obradach udział wzięli również przedstawiciele Centralny Port Komunikacyjny Sp. z o.o., którzy w swojej prezentacji omówili wyniki prac nad Zintegrowaną Siecią Kolejową. Potwierdzili, że sposób realizacji inwestycji dla Płocka nie uległ zmianom, a budowa CMK Północ ma najwyższy priorytet w realizacji inwestycji kolejowych w tej skali, po oddaniu tzw linii „*igrek*” (Warszawa – Łódź – Wrocław/Poznań). Wskazano również, że Płock będzie elementem północno – zachodniej obwodnicy Warszawy, skierowanej szczególnie w kontekście ruchu towarowego, co zwiększy węzłowy charakter Miasta.

Zaproszeni goście wzięli ponadto udział w dyskusji i udzielali odpowiedzi na pytania dotyczące perspektywy budowy linii kolejowej nr 5 w ramach programu inwestycyjnego Port Polska.



Rysunek 7 Plock w Zintegrowanej Sieci Kolejowej, (stan na dzień 25.06.2026)