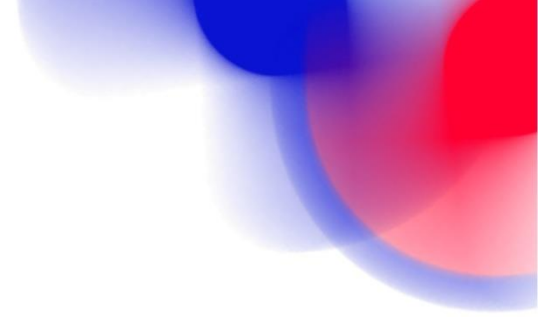


Zespół ds. gospodarki i strategii rozwoju województwa kujawsko-pomorskiego przy Wojewódzkiej Radzie Dialogu Społecznego

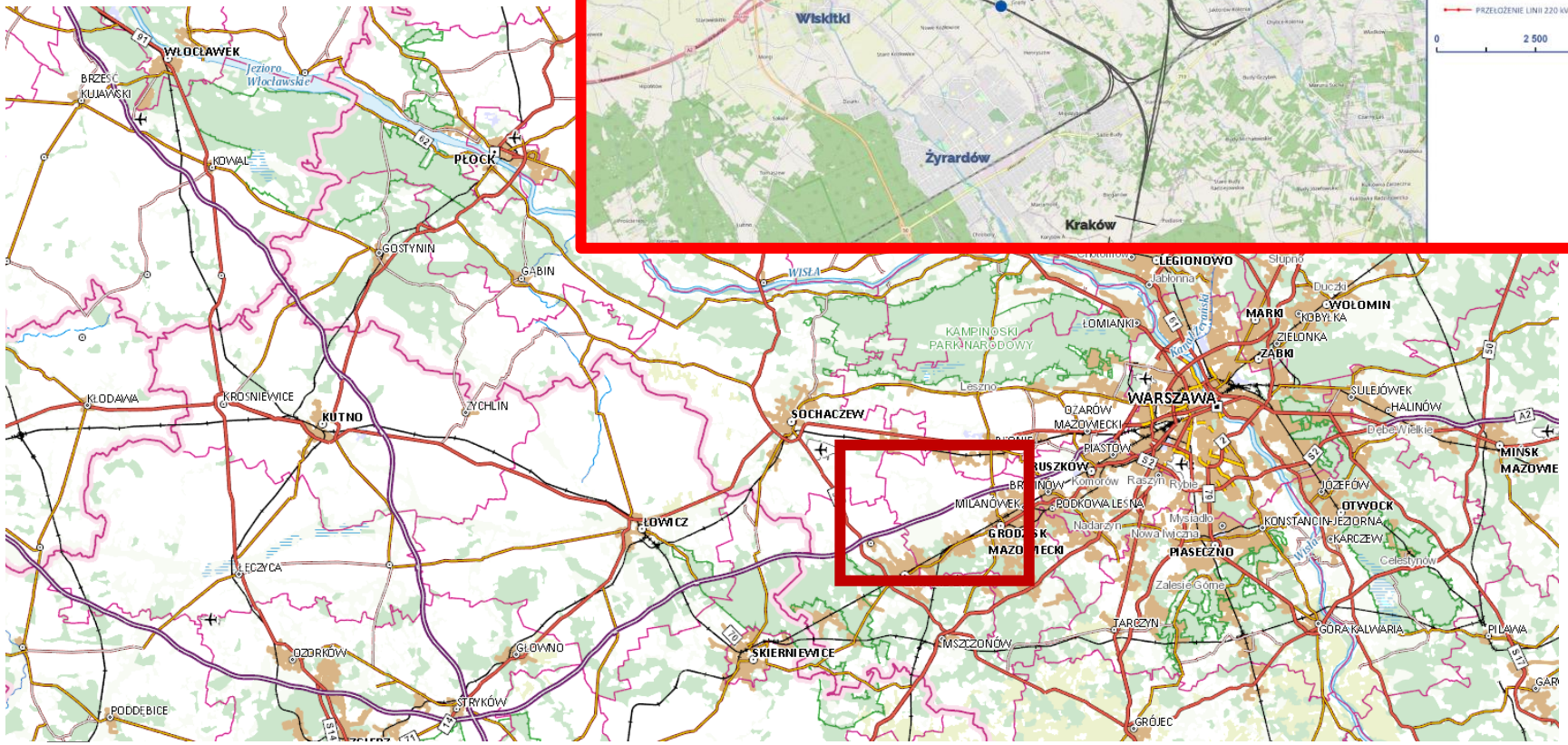
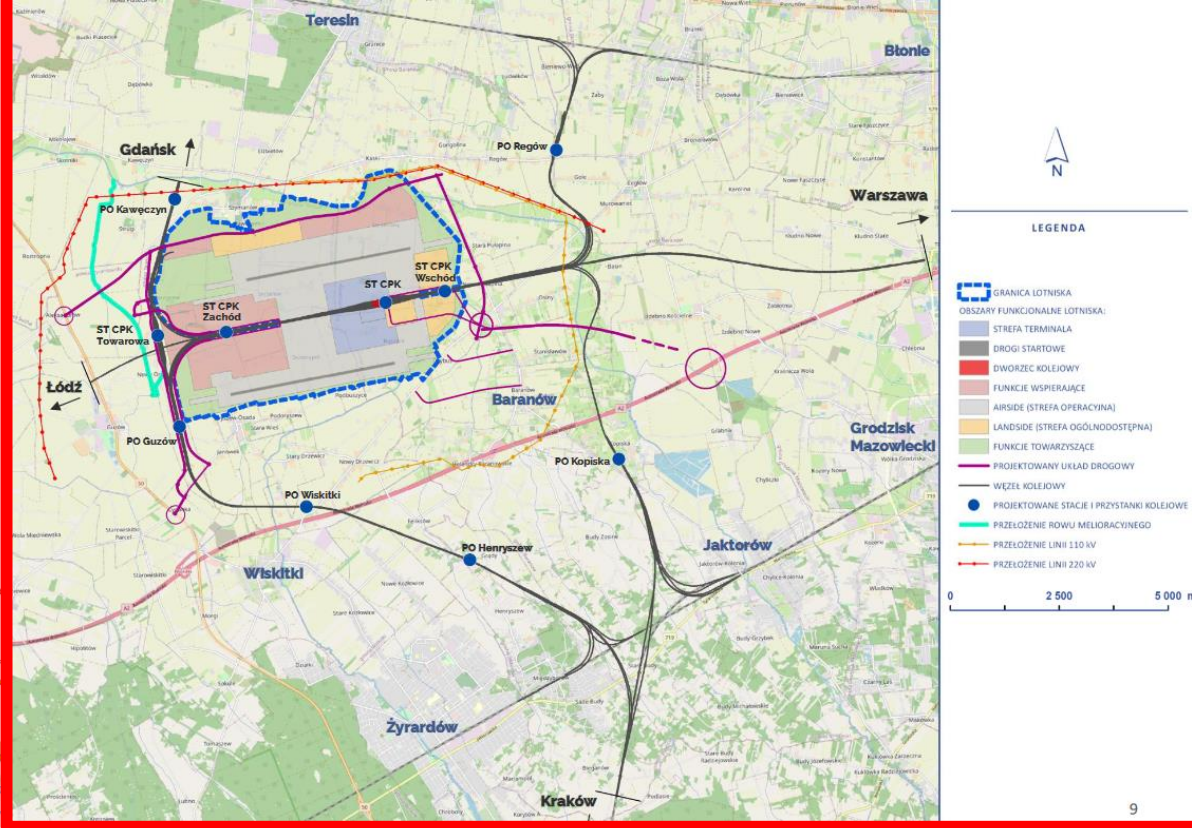
Koleje Dużych Prędkości **powiązane z realizacją** **Centralnego Portu Komunikacyjnego** **na terenie województwa kujawsko-pomorskiego** ***(Informacja na podstawie danych instytucji rządowych)***

Skorzystano z opracowania p. Adama Stańczyka (Urząd Marszałkowski Województwa Kujawsko-Pomorskiego w Toruniu)
oraz opracowań dostępnych publicznie na stronach CPK



Centralny Port Komunikacyjny to planowany węzeł przesiadkowy między Warszawą i Łodzią, który zintegruje transport lotniczy, kolejowy i drogowy.

W ramach tego projektu w odległości **37 km na zachód od Warszawy, na obszarze ok. 3.000 hektarów** zostanie wybudowany Port Lotniczy Solidarność, który w ramach pierwszego etapu będzie w stanie obsługiwać **45 mln pasażerów rocznie**.



**IV
2019**

Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 29 kwietnia 2019 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie wykazu linii kolejowych o znaczeniu państwowym
Wprowadzenie linii nr 5 „Korytów – CPK – Płock – Grudziądz”
Wprowadzenie linii nr 242 „Grudziądz – Warlubie”
Wprowadzenie linii nr 400 „Nakło nad Notecią – Okonek”

**VIII
2019**

Konsultacje idei komponentu kolejowego CPK oraz przebiegu poszczególnych linii („szprych”)



II
2020

Upublicznienie i rozpoczęcie konsultacji społecznych Strategicznego Studium Lokalizacyjnego Inwestycji Centralnego Portu Komunikacyjnego

<https://www.cpk.pl/pl/inwestycja/ssl>

KONSULTACJE SPOŁECZNE

Zapraszamy do składania uwag i wniosków do projektu dokumentu pn. "Stragiczne Studium Lokalizacyjne Inwestycji Centralnego Portu Komunikacyjnego" - w terminie **od 10 lutego 2020 r. do 10 marca 2020 r.** włącznie.

Zachęcamy do zgłaszania uwag bezpośrednio na niniejszej stronie internetowej (formularz on-line otwiera się po wybraniu części dokumentu, do której odnosi się uwaga).

Proszę wybrać część dokumentu, do której odnosi się uwaga:

ZGŁOŚ UWAGĘ DO DOKUMENTU GŁÓWNEGO "STRATEGICZNE STUDIUM LOKALIZACYJNE (...)"

ZGŁOŚ UWAGĘ DO ZAŁĄCZNIKA NR 1 "ATLAS MAP PRZEBIEGÓW KORYTARZY KOLEJOWYCH (...)"

ZGŁOŚ UWAGĘ DO ZAŁĄCZNIKA NR 2 "ATLAS MAP PRZEBIEGÓW KORYTARZY DROGOWYCH (...)"

Także wariant
przez Malbork

CENTRALNY PORT KOMUNIKACYJNY
—
SOLIDARITY TRANSPORT HUB
POLAND

Ciągi CPK w województwie kujawsko-pomorskim

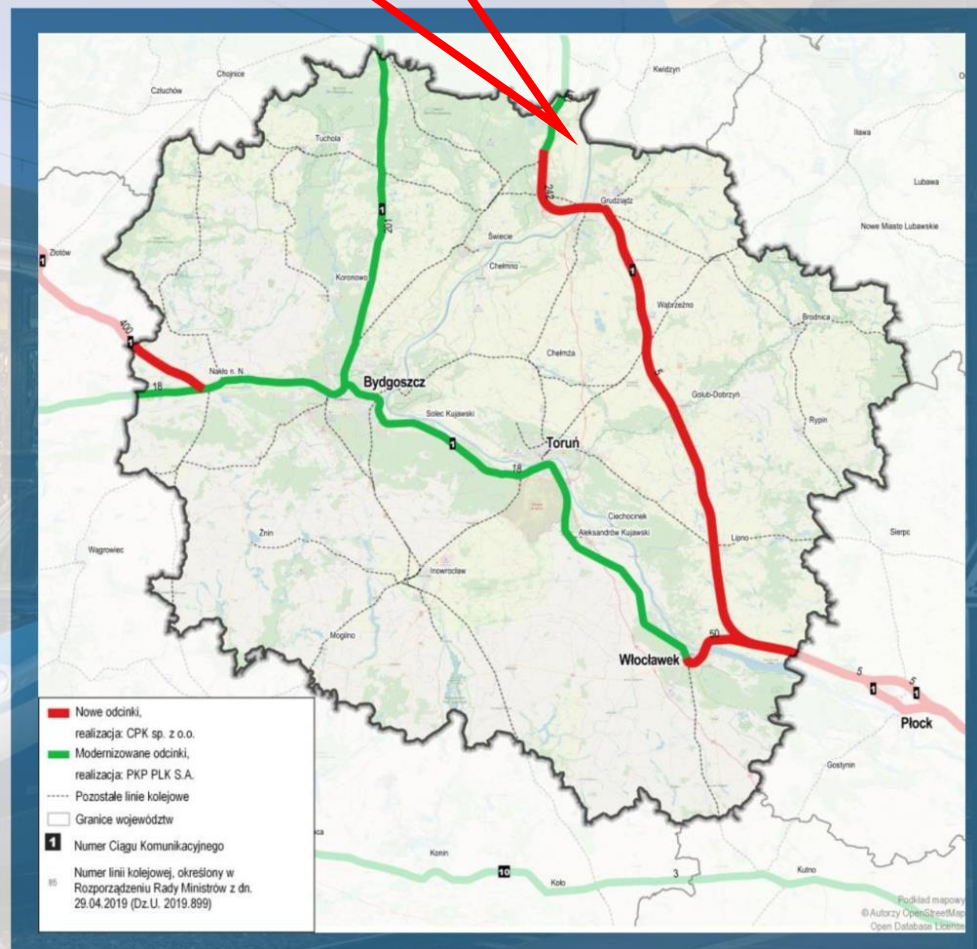
Długość linii eksploatowanych obecnie	1200 km (6,7 km / 100 km ²)
---------------------------------------	--

Szprychy CPK – suma	401 km
---------------------	--------

Szprychy CPK – linie istniejące	233 km
---------------------------------	--------

Szprychy CPK – linie nowe	168 km
---------------------------	--------

Długość linii eksploatowanych po realizacji CPK	1368 km (7,6 km / 100 km ² wzrost o 14%)
---	---



Źródło: Opracowanie własne.

TEZY do dyskusji zespołu ds. gospodarki K-P WRDS z zarządem CPK sp. z o. o.

1. Czy przyjęty przez zespół ekspertów przebieg szprychy nr 1 jest właściwy ? Również w kontekście przebiegu szprychy nr 9 ?

- Prosta odpowiedź mogłaby brzmieć; być może że jest to najkrótsza linia do Gdańska ale bardzo droga ze względu na strategiczne obiekty inżynieryjne na Wiśle oraz nie uwzględnienie najkrótszego możliwego połączenia Piły, Szczecina , Koszalina i Kołobrzegu. Do tego może być mało dochodowa ze względu obsługę ilości pasażerów na proponowanej trasie
- Odpowiedź naszego zespołu, uwzględniająca ekonomiczne i społeczne przesłanki przebiegu szprychy nr 1;

MÓWIMY NIE na propozycję CPK sp. z o. o.

TEZY do dyskusji zespołu ds. gospodarki K-P WRDS z zarządem CPK sp. z o. o. cd.

- Odniesiemy się do dwóch przykładów zastosowanych w poprzednich latach rozwiązań dotyczących budowy autostrad w Polsce.
- **Przykładem pozytywnym**, uwzględniającym wszystkich interesariuszy autostrady A2 jest aktualny jej przebieg, skręcający w kierunku Łodzi, uwzględniający potrzeby mieszkańców Łodzi. Najkrótsza trasa z Poznania do Warszawy nie powinna tak przebiegać !!
- **A przykładem negatywnym** jest zaprojektowanie i wybudowanie autostrady A1 z Gdańska do Cieszyna z lewej strony Torunia, zamiast z uwzględnieniem interesów wszystkich ośrodków miejskich województwa kujawsko-pomorskiego. Autostrada A1 **POWINNA** przebiegać między Toruniem a Bydgoszczą w okolicach Solca Kujawskiego. Miasto Bydgoszcz, Toruń, Inowrocław, Włocławek a pośrednio Grudziądz, otrzymałyby potężny impuls rozwojowy w postaci tej autostradowej infrastruktury. Zabrakło w 2003 roku „perspektywicznego myślenia”, robiono wtedy autostradę niejako „na teraz”, oszczędzając środki, co opóźniło rozwój gospodarczy i społeczny regionu na wiele lat. Dopiero za kilka lat planowana droga S10 zacznie niwelować skutki tej nieprzemyślanej decyzji inwestycyjnej.

Poglądowa mapa linii Kolei Dużych Prędkości na terenie województwa kujawsko-pomorskiego w ramach Inwestycji Centralnego Portu Komunikacyjnego

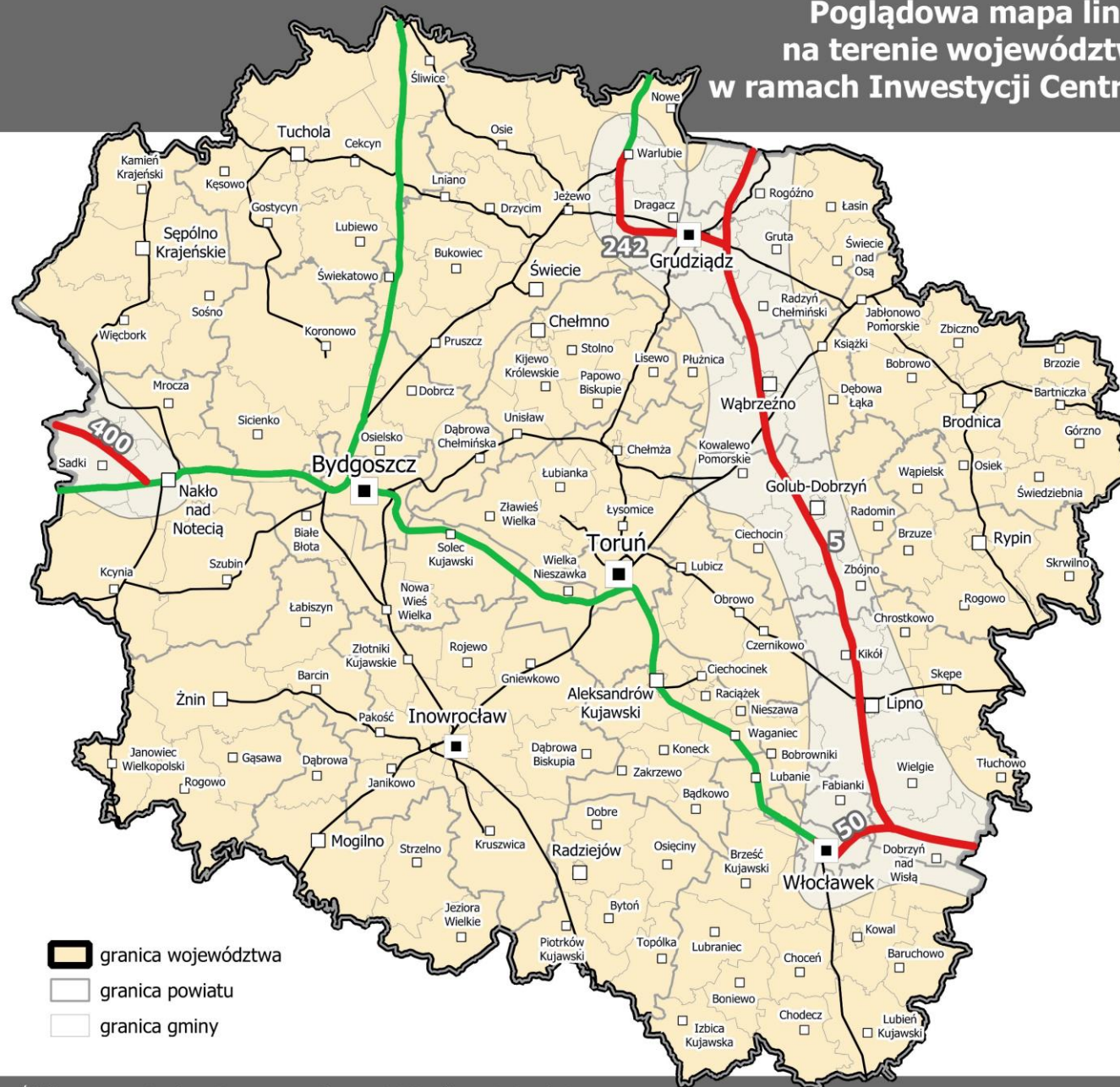


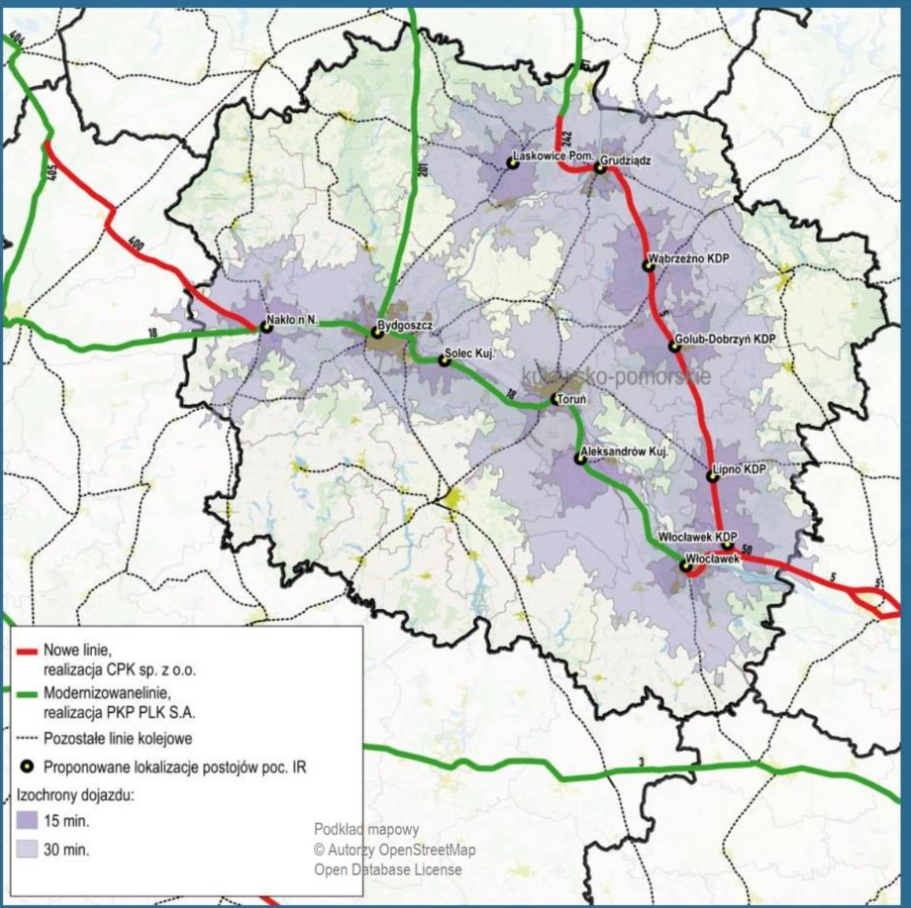
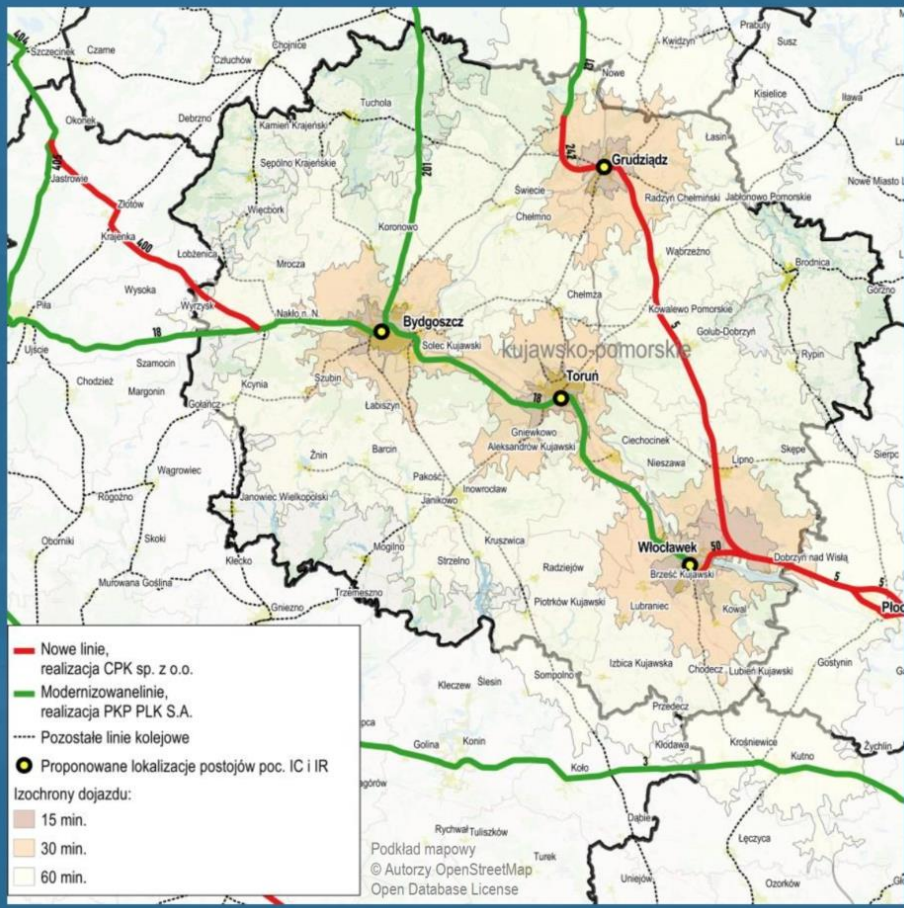
- stolice województwa
- ośrodki regionalne
- ośrodki powiatowe
- ośrodki gminne

Koncepcja przebiegu linii KDP

- korytarze linii KDP
- przebieg linii KDP wg aktualnych dokumentów inwestora
- odcinki istniejących linii planowane do modernizacji
- pozostałe linie kolejowe

- granica województwa
- granica powiatu
- granica gminy





Stacje obsługiwane przez najwyższą kategorię połączeń – relacje międzyregionalne, tylko największe miasta, tabor najwyższej klasy i prędkości

Stacje obsługiwane przez niższą kategorię połączeń (służące także obsłudze mniejszych miast)

10 szprych do lotniska

INWESTYCJE KOLEJOWE W RAMACH PROGRAMU CPK



- LINIE KOLEJOWE, KTÓRE ZOSTANĄ...
- WYBUDOWANE PRZEZ CPK
 - ZMODERNIZOWANE I WYBUDOWANE PRZEZ PKP PLK
 - POZOSTAŁE LINIE KOLEJOWE
- 7** NUMER SZPRYCHY

* Wezeł Małopolsko-Sląski

10 szprych do lotniska

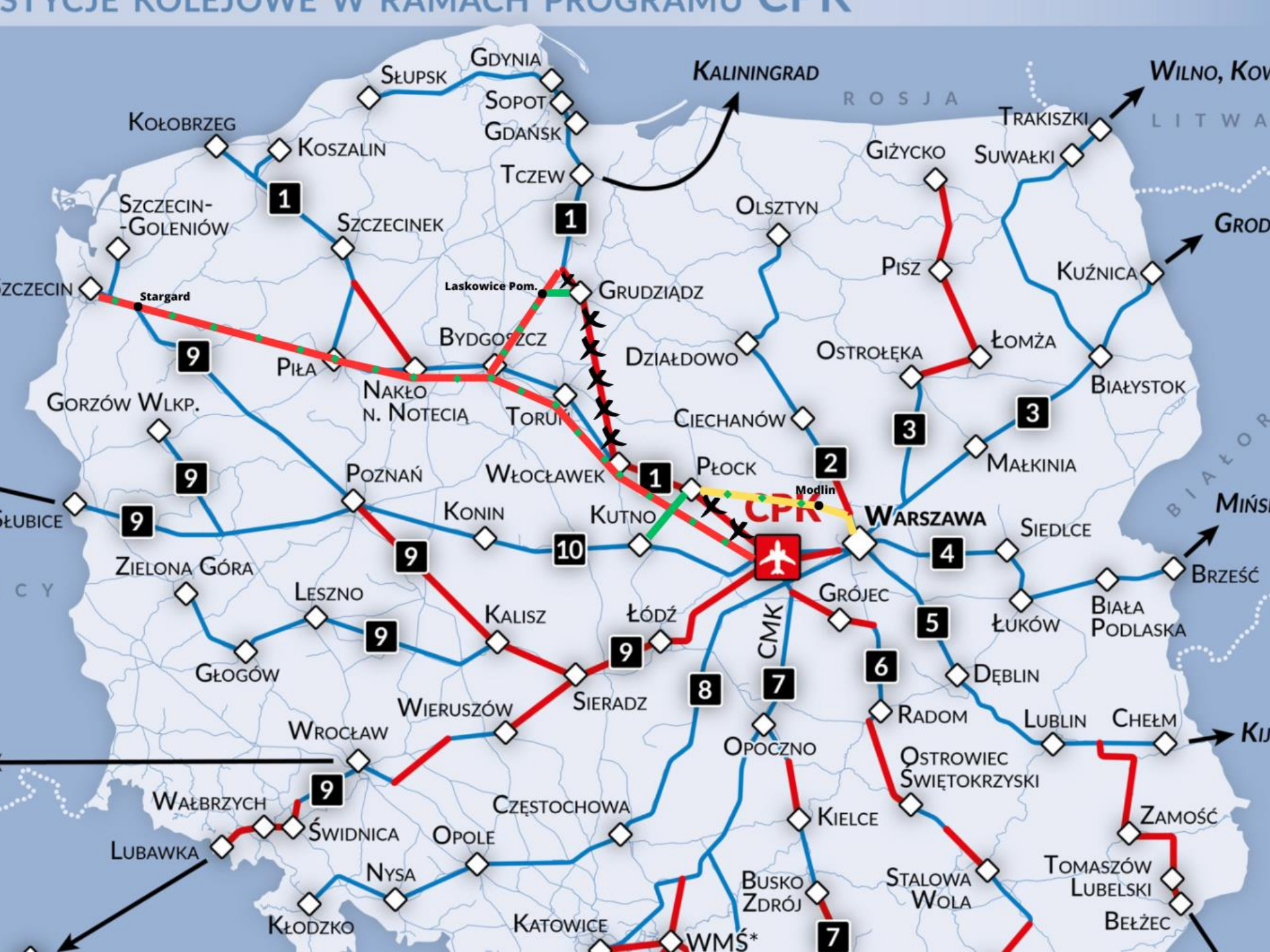
INWESTYCJE KOLEJOWE W RAMACH PROGRAMU CPK



- LINIE KOLEJOWE, KTÓRE ZOSTANĄ...
- WYBUDOWANE PRZEZ CPK
 - ZMODERNIZOWANE I WYBUDOWANE PRZEZ PKP PLK
 - POZOSTAŁE LINIE KOLEJOWE
- 7** NUMER SZPRYCHY

* Wezeł Małopolsko-Sląski







**4 nowe mosty
koszt: 7,2 mld zł**

Centralny Port Komunikacyjny to planowany węzeł przesiadkowy między Warszawą i Łodzią, który zintegruje transport lotniczy, kolejowy i drogowy. W ramach tego projektu w odległości około 37 km na zachód od Warszawy zostanie wybudowany Port Lotniczy Solidarność, który w ramach pierwszego etapu będzie w stanie obsługiwać 45 mln pasażerów rocznie.

W skład CPK wejdą też inwestycje kolejowe: węzeł w bezpośredniej bliskości portu lotniczego i połączenia na terenie kraju, które umożliwią przejazd między Warszawą, a największymi polskimi miastami w czasie nie dłuższym niż 2 godziny dla najszybszych połączeń na trasie Warszawa-Gdańsk. Inwestycja powinna umożliwić stworzenie ponad 150 tys. nowych miejsc pracy. W rejonie CPK powstanie Airport City, w skład którego wejdą m. in. Obiekty targowo-kongresowe, konferencyjne i biurowe.

Jednymi z projektowanych linii kolejowych są linie kolejowe nr 5 na odcinku Lipno-Gdańsk, nr 242 na odcinku Grudziądz – Warłubie oraz budowa krótkich linii kolejowych (łącznic) spajających ww. linie z istniejącą siecią kolejową oraz wzajemnie między sobą.

4 nowe mosty na Wiśle
kosztują ok.
7,2 miliarda PLN.

Za taką kwotę można
wybudować
240 kilometrów
nowych, szybkich
linii kolejowych
(1 km linii = ok. 30 mln PLN)



Mosty na Wiśle jako infrastruktura krytyczna, są narażone na zniszczenie np. poprzez trudne do odparcia ataki z powietrza. Pamiętajmy, że jesteśmy wschodnią flanką NATO.

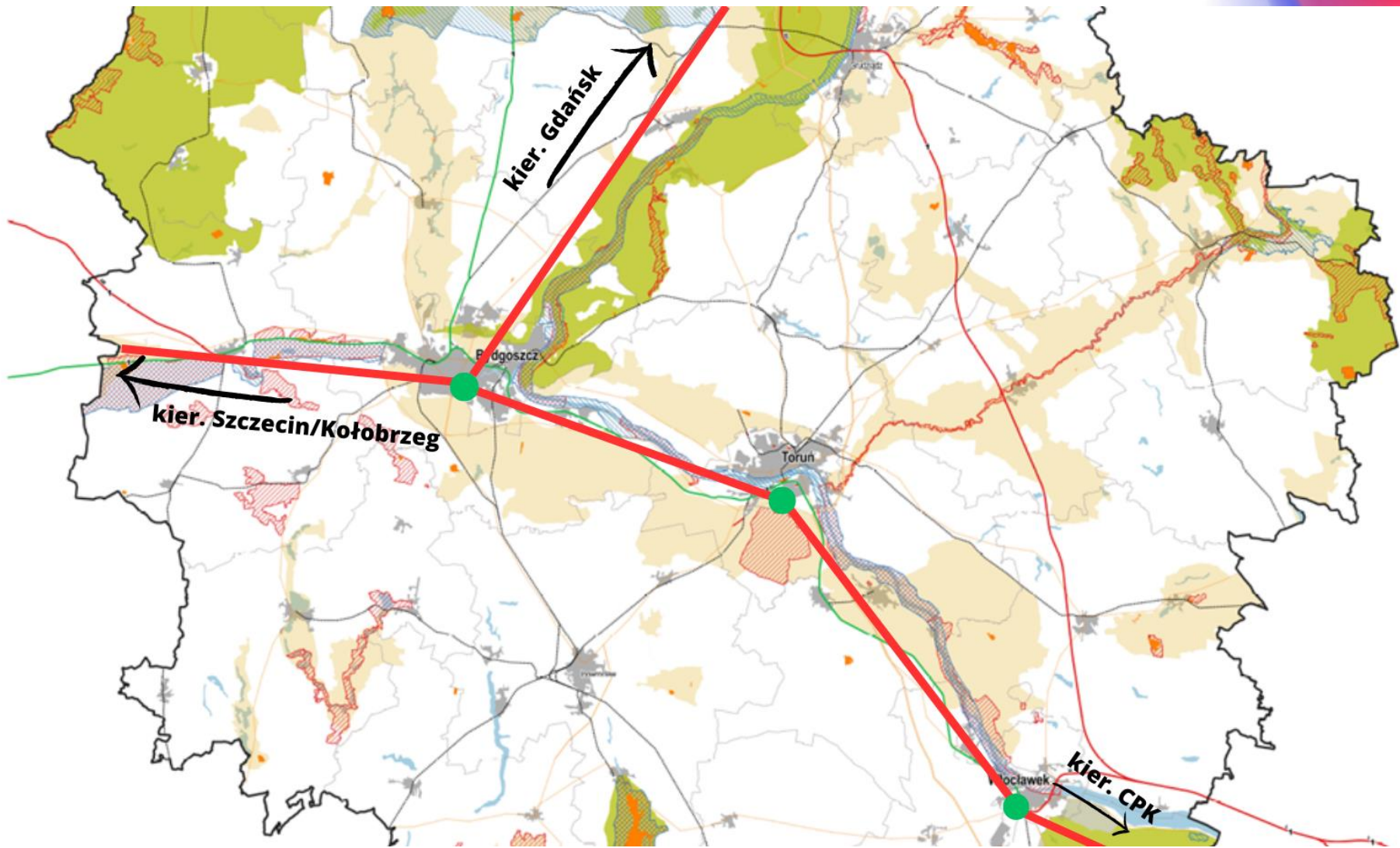
Zniszczony most w Irpieniu na Ukrainie
Źródło: Newspix.pl / ZUMA



Kolej dużych prędkości do Szczecina oraz Koszalina/Kołobrzegu

1. Publiczne pieniądze muszą być wydatkowane z jak największym ekonomicznym i społecznym celem. Całkowicie nowa trasa z CPK przez Toruń-Bydgoszcz z rozgałęzieniem do Gdańska oraz Szczecina i Koszalina/Kołobrzegu, przyniesie bardzo szybki zwrot kapitałów inwestycyjnych co pozwoli wydatkować zwrócony kapitał na nowe inwestycje kolejowe.
2. Dla takich miast jak Szczecin, Piła, Kołobrzeg czy Koszalin, proponowana przez zespół trasa jest najszybszą-najkrótszą trasą dotarcia do CPK i Warszawy.
3. Przebieg szprychy nr 9 n do Szczecina nie znajduje żadnego uzasadnienia.





Kolej dużych prędkości do Szczecina oraz Koszalina/Kołobrzegu cd.

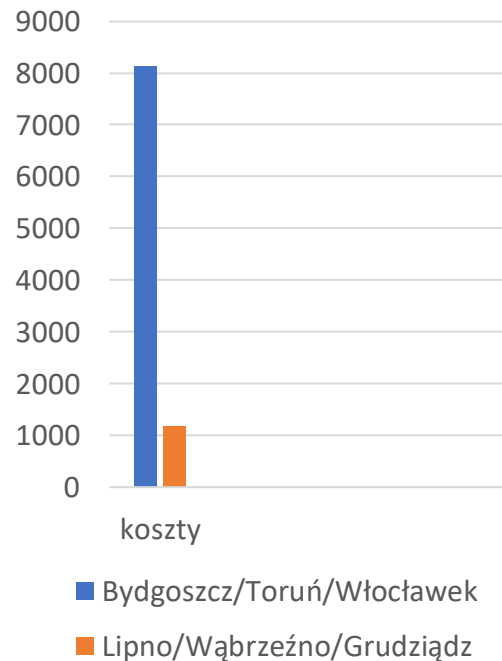
Trasa kolejowa nr 18 Włocławek-Toruń-Bydgoszcz-Piła nawet po modernizacji nie spełni nakładanych wymogów szybkich kolei. Na tej trasie odbywa się obecnie ruch pociągów dalekobieżnych, ruch pociągów regionalnych oraz ruch towarowy. Przy zwiększającym się dynamicznie PKB wzrasta systematycznie przewóz towarowy wewnątrz kraju. Należy uwzględnić także niesamowicie wysoką dynamikę wzrostu przeładunków w polskich portach co niewątpliwie przeniesie się na przewóz ładunków drogą kolejową.

- Zbudowanie **całkowicie nowej „szprychy”** CPK-Włocławek-Toruń-Bydgoszcz-Gdańsk z dalszym kierunkiem do Piły-Szczecina i odgałęzieniem do Koszalina i Kołobrzegu, pozwoli na oddzielny ruch pasażerski, co jest istotne w kolejach dużych prędkości. Jednocześnie wykorzystanie tej szprychy na kierunku Bydgoszczy, Gdańska, Szczecina i Kołobrzegu przyniesie bardzo duże obciążenie pasażerów i tym samym jest uzasadnione ekonomicznie z pozycji budżetu państwa polskiego.

Dane ekonomiczne

Suma dochodów budżetów miast z tytułu udziału w PIT + CIT na **proponowanym przez nas** oraz **planowanym przez Rząd** przebiegu linii kolejowej z CPK (tzw. szprycha nr 1).

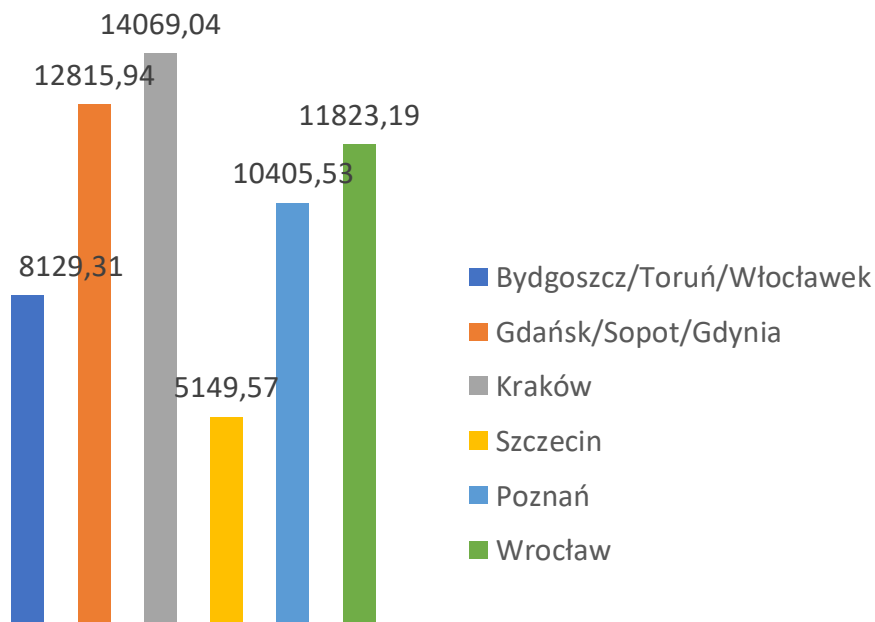
Bydgoszcz/Toruń/Włocławek	Lipno/Wąbrzeźno/Grudziądz
8 129 mln zł	1 160 mln zł



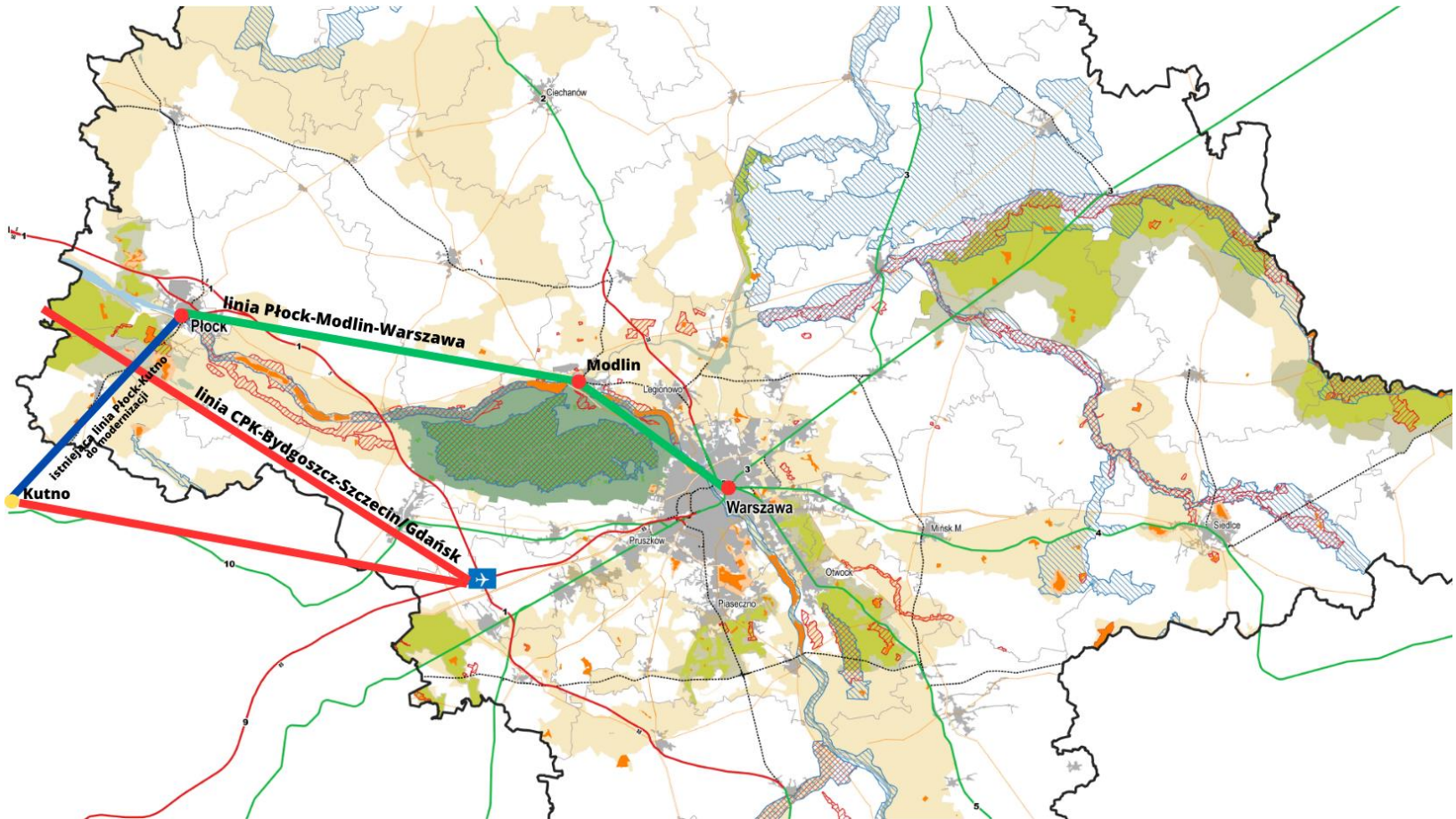
Dane ekonomiczne

Suma dochodów budżetów miast z tytułu udziału w PIT + CIT
Bydgoszcz/Toruń/Włocławek na tle innych miast
wrażona w mln zł

Bydgoszcz/ Toruń/ Włocławek	Gdańsk/ Sopot/ Gdynia	Kraków	Szczecin	Poznań	Wrocław
8 129,31	12 815,94	14 069,04	5 149,57	10 405,53	11 823,19



Rozwiązanie kolejowe dla Płocka



Opis rozwiązania kolejowego dla Płocka cd.

1. Płock i rozwiązanie proponowane dla tego miasta zamiast obecnej propozycji:
 - a) zmodernizowanie linii nr 33 Płock-Kutno via CPK. Długość tej trasy to zaledwie 52 km. To najprostszy wariant które połączy Płock z CPK bez budowy specjalnego mostu, zaaktywizuje rozwój regionalny poprzez kursowanie pociągów regionalnych, zapewni dojazd pracowników z tego regionu Mazowsza do pracy w CPK. Czas przejazdu po modernizacji linii będzie bardzo krótki. Obecnie na tej trasie kursuje około 10 pociągów dziennie.
 - b) Budowa całkowicie nowej linii kolejowej Płock-Modlin Lotnisko-Warszawa Wschodnia i dalej z wykorzystaniem istniejącej i budowanej infrastruktury do portu lotniczego Chopina, CPK i Radomia (na wzór szybkich połączeń kolejowych w Londynie, spinających lotniska Gatwick, City, Stansted z międzynarodowym hubem lotniczym Heathrow).
- Z Płocka do Modlina jest zaledwie 70 km, z Płocka via Modlin do Warszawy Wschodniej 110 km. **Na tej trasie nie trzeba budować mostów na Wiśle.**

Opis rozwiązania kolejowego dla Płocka cd.

- Budowa tej nowej trasy rozwiąże kilka istniejących dziś problemów.
 - I. **Połączy Warszawę z lotniskiem w Modlinie,**
 - II. **Rozwiąże problem połączenia wszystkich lotnisk ze sobą, Chopina, Modlina, CPK i Radomia (ważne rozwiązanie dla pasażerów krajowych i zagranicznych przesiadających się z różnych kierunków)**
 - III. **Daje Płockowi bezpośrednie - bardzo szybkie połączenie kolejowe z Warszawą.**
- **KONKLUDUJĄC**, powyższe proponowane rozwiązania dają Płockowi dużo większe możliwości transportu pasażerskiego aniżeli zaproponowane przez CPK. Płock uzyskuje dostęp kolejowy do wszystkich lotnisk w okolicach Warszawy i ma dwie możliwości dojazdu do CPK, po zmodernizowanej linii Płock-Kutno (nieduży koszt modernizacji) oraz po nowej linii przez lotnisko Modlin. Nowa linia zintegruje potencjał rynku pracy Warszawy i Płocka. Aktywizacja tego regionu w kontekście społecznym i gospodarczym będzie bardzo duża z poszanowaniem dla wydatkowania publicznych pieniędzy.

Wnioski członków zespołu ds. gospodarki i strategii województwa kujawsko-pomorskiego przy Wojewódzkiej Radzie Dialogu Społecznego

Konsekwencje ekonomiczne i społeczne zaproponowanej koncepcji przebiegu szprychy nr 1 (CPK-Płock-Lipno-Wąbrzeźno-Grudziądz).

- Koszty i ryzyko budowy **4 nowych mostów** na Wiśle.

Ekonomiczne i społeczne znaczenie **budowy nowej linii kolejowej do Gdańska** łączącej CPK

- z Bydgoszczą (via Włocławek i Toruń),
- z rozgałęzieniem do Szczecina (via Nakło, Piła i Stargard) i Kołobrzegu (via Szczecinek).

Nową linią kolejową do Gdańska należy połączyć centra **pięciu dużych miast** (Włocławek, Toruń, Bydgoszcz, Szczecin, Kołobrzeg) zamiast **czterech mniejszych** (Płock, Lipno, Wąbrzeźno, Grudziądz).

Ekonomiczne uzasadnienie **modernizacji** linii kolejowej nr 33 Płock-Kutno oraz **budowy nowej** linii kolejowej na trasie Płock-Modlin-Warszawa.

Przykłady zrealizowanych inwestycji infrastrukturalnych:

- Pozytywny - przebieg autostrady A2 z Poznania do Warszawy (via Łódź)
- Negatywny - przebieg autostrady A1 z Cieszyna do Gdańska (z pominięciem Bydgoszczy)