



**Piotr Całbecki**  
Marszałek Województwa Kujawsko-  
Pomorskiego

**Koleje Dużych Prędkości**  
**na terenie Województwa Kujawsko-Pomorskiego**

planowane w związku z realizacją  
Centralnego Portu Komunikacyjnego

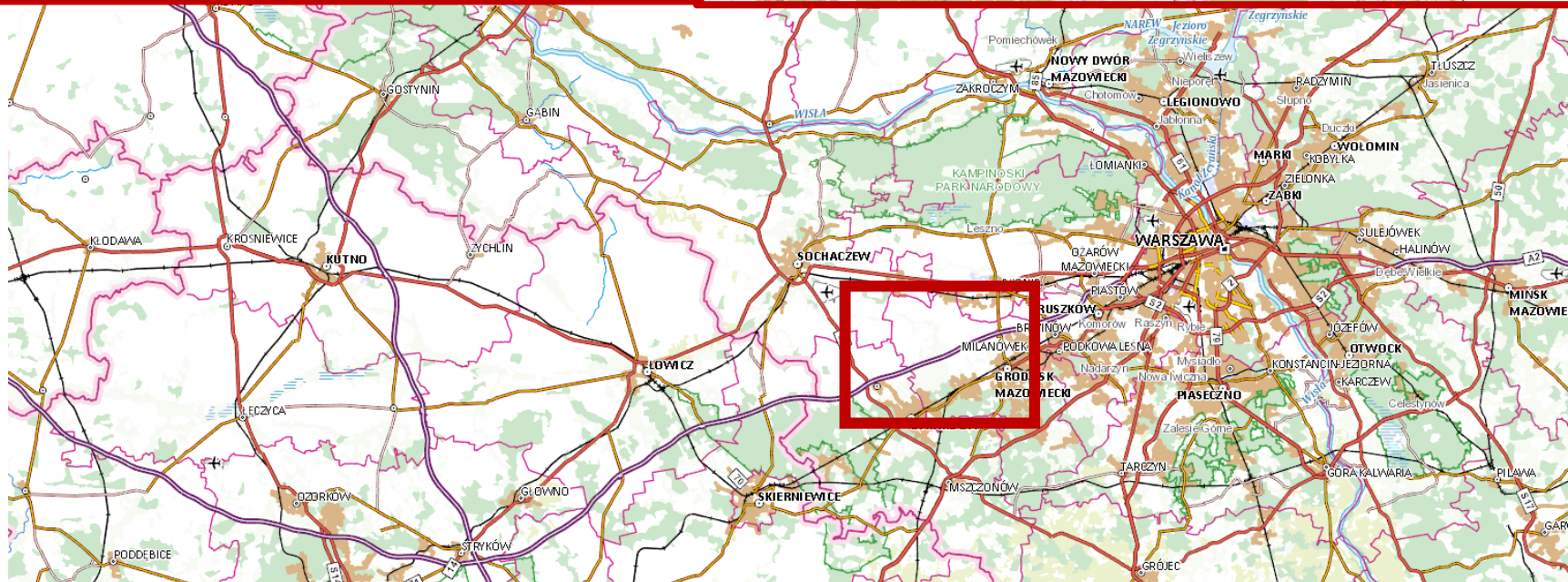
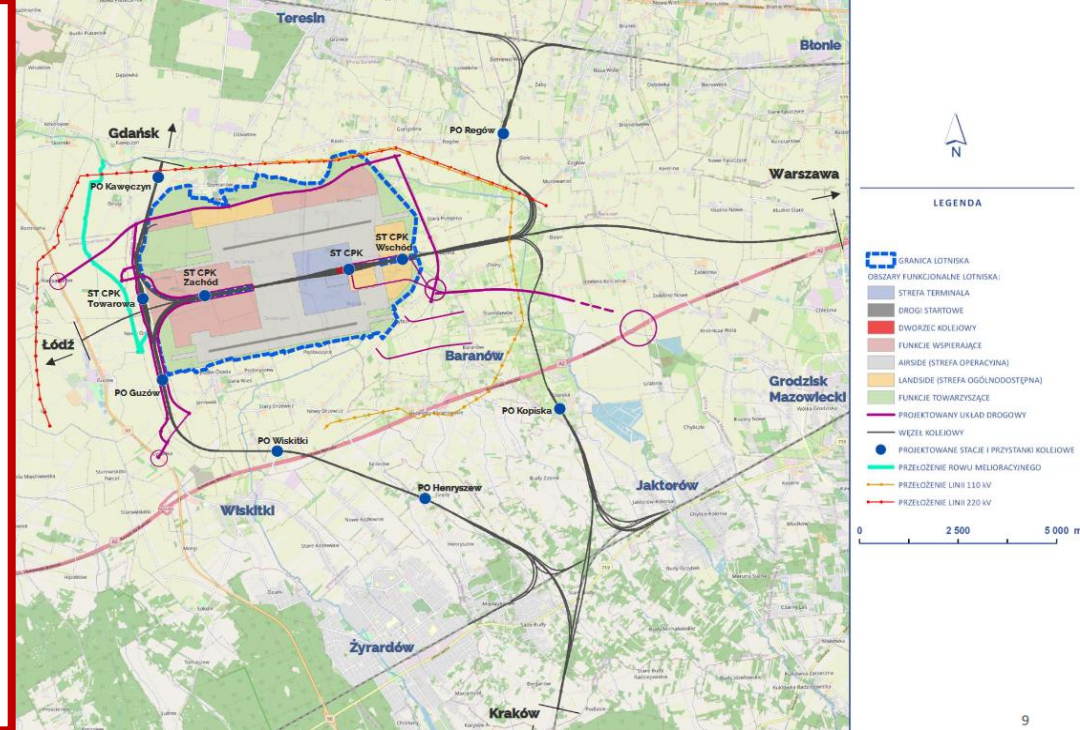
Propozycja wspólnych działań  
dla Województwa Kujawsko-Pomorskiego




# Aktualne plany dotyczące realizacji Kolei Dużych Prędkości w Polsce

**Centralny Port Komunikacyjny -**  
planowany węzeł przesiadkowy  
między Warszawą i Łodzią,  
integrujący 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**





**Część kolejowa Programu CPK zakłada budowę 1600 km nowych linii prowadzących z 10 kierunków do Portu Lotniczego Solidarność i Warszawy** (na 670 km prędkość pociągów wynosić będzie ponad 250 km/h, na 740 km 200-250 km/h, na 190 km – 160-200 km/h). Każda z 10 kolejowych „szprych”, prowadzących do CPK, składać się będzie z nowych odcinków sieci oraz z wyremontowanych lub zmodernizowanych fragmentów istniejącej infrastruktury (podział zadań pomiędzy spółki CPK i PKP PLK).

**Etap zero (przed powstaniem CPK)** - 140 km nowych linii, głównie na trasie Warszawa - CPK – Łódź. **Pozostałe inwestycje kolejowe** wpisane są w horyzont czasowy **do 2040 r.**

Wg informacji Spółki CPK **ze 120 miast** zamieszkałych przez 13 mln osób będzie możliwy **bezpośredni dojazd** do Portu Solidarność i Warszawy **w czasie nie dłuższym niż 2,5 godziny.**

# 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

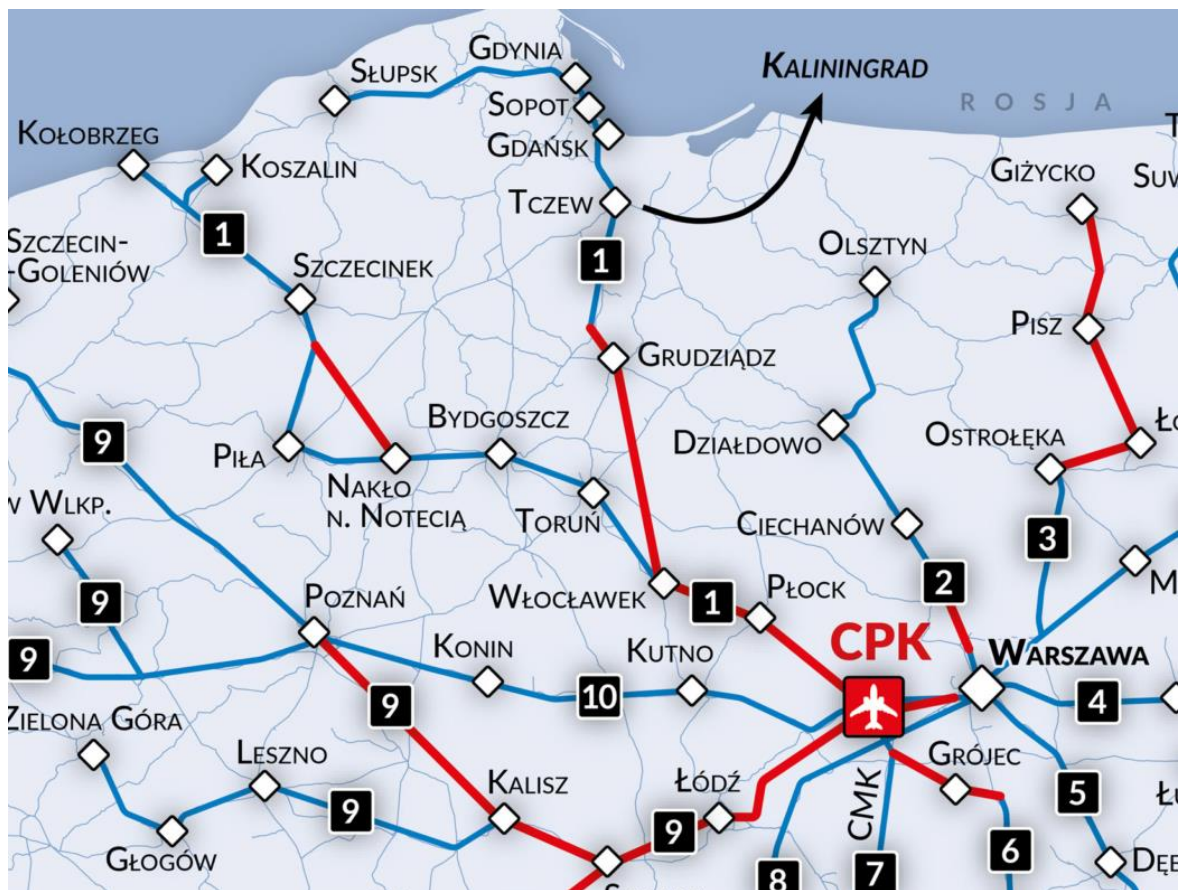
**7** NUMER SZPRYCHY



## Najważniejsze założenia idei KDP

- 10 dośrodkowych „szprych”
- Dwie kategorii linii – nowobudowane zapewniające bardzo dużą prędkość podróży oraz modernizowane linie istniejące z dużo niższymi prędkościami
- Dwie kategorie połączeń/przystanków – kategoria IC oraz kategoria IR

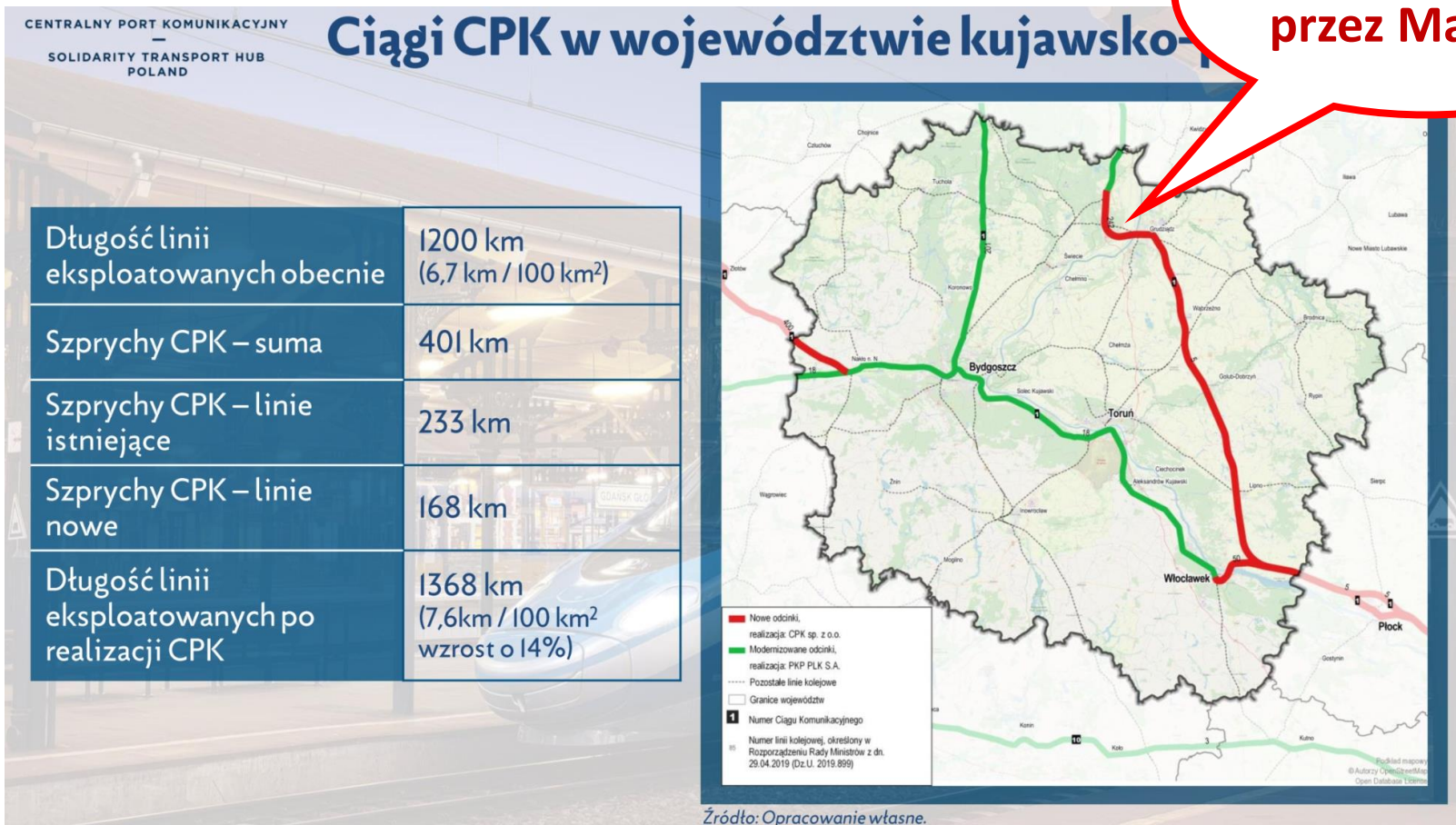
# Kujawsko-Pomorskie w sieci KDP – według aktualnych planów



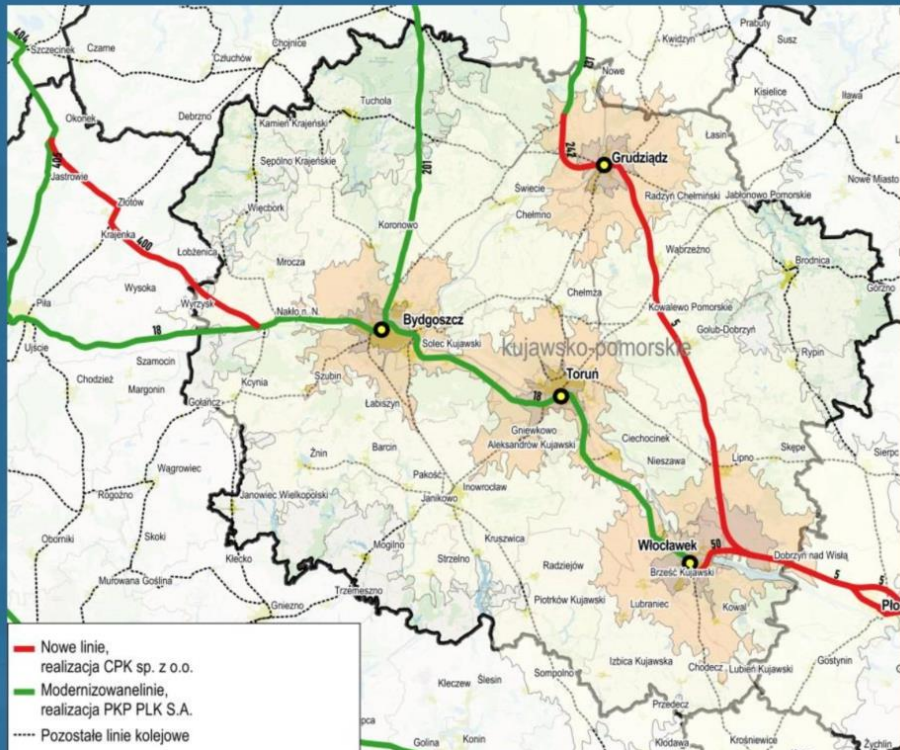
## Szprycha nr 1 (Pomorze, Kujawy)

- CPK – Płock – Włocławek – Grudziądz – Tczew – Trójmiasto (CMK Północ) – Łębork – Słupsk
- Włocławek – Toruń – Bydgoszcz – Piła – Szczecinek – Białogard – Kołobrzeg

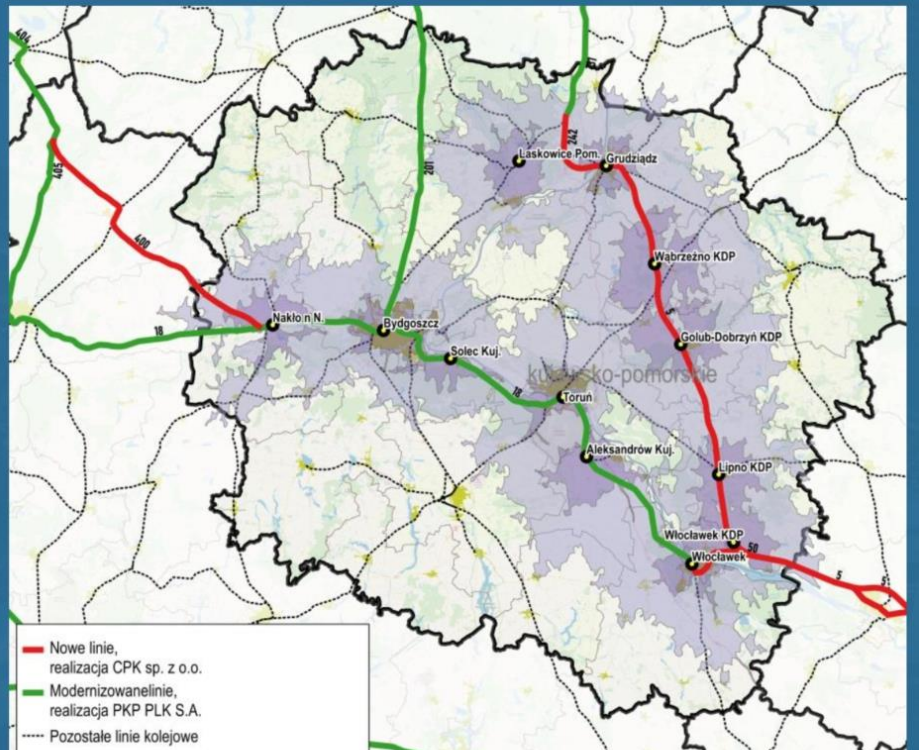
Także wariant  
przez Malbork



- Bydgoszcz, Toruń, Włocławek – obsługa za pomocą zmodernizowanej linii nr 18.
- Tylko Grudziądz na linii nowo realizowanej - ale w relacji Trójmiasto – CPK.
- Linia Bydgoszcz – Kościerzyna – nie pokazano żadnego przystanku, ta linia jest pokazywana jako linia projektu KDP, ale nie funkcjonuje na mapach całościowych dla kraju (brak spójności w materiałach CPK)



**Stacje obsługiwane przez najwyższą kategorię połączeń – relacje międzyregionalne, tylko największe miasta, tabor najwyższej klasy i prędkości**  
**Bydgoszcz, Toruń, Włocławek, Grudziądz**



**Stacje obsługiwane przez niższą kategorię połączeń (służące także obsłudze mniejszych miast)**  
**Bydgoszcz, Toruń, Włocławek, Grudziądz, Lipno, Golub-Dobrzyń, Wąbrzeźno, Aleksandrów Kujawski, Solec Kujawski, Nakło nad Notecią, Włocławek KDP**



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



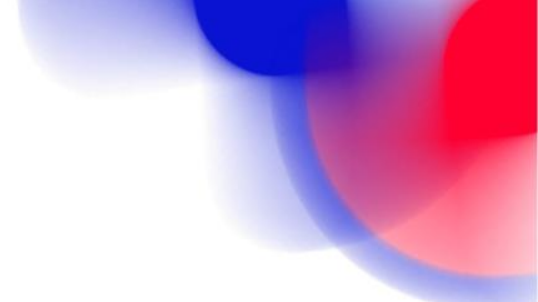
- stolice województwa
- ośrodki regionalne
- ośrodki powiatowe
- ośrodki gminne

## 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

**Korytarze – strefy w których będą szczegółowo wytrasowane nowo projektowane linie**



**Aktualne plany rozwoju KDP są bardzo niekorzystne dla Województwa Kujawsko-Pomorskiego i w praktyce pogłębiają jego peryferyzację w sieciach transportowych najwyższej rangi.**

- Spośród 5 największych miast regionu, tylko **Grudziądz** został objęty nową linią – ale w sposób, które dezintegruje to miasto z Kujawsko-Pomorskim, a łączy z Trójmiastem i Warszawą
- **Włocławek** pomimo położenia w pobliżu linii został zmarginalizowany (brak stacji najwyższej kategorii – zaproponowano stację, jak dla miast powiatowych)
- **Bydgoszcz i Toruń** będą dostępne za pomocą zmodernizowanej linii o v max prawdopodobnie nie większej niż 160 km/h, obsługującej także ruch regionalny i towarowy
- **Inowrocław** – poza komponentem kolejowym CPK



# **Dlaczego aktualne plany dotyczące realizacji Kolei Dużych Prędkości w Polsce są niekorzystne dla Województwa Kujawsko-Pomorskiego?**

**Zarówno CPK Solidarność, jak i realizowane w ramach komponentu kolejowego linie kolejowe dużych prędkości całkowicie zmienią strukturę funkcjonalno-przestrzenną i relacje pomiędzy różnymi częściami kraju i różnymi ośrodkami**

W praktyce dla miast włączonych do sieci najwyższych prędkości „zniknie” bariera dostępności czasowej – kluczowa dla konkurencyjności i jakości życia. Dotąd w Polsce jednym z najważniejszych czynników budowania konkurencyjności była dostępność – „w ogóle” (możliwość dojazdu bądź peryferyjność), „z zagranicy” (realizowana przez porty lotnicze) oraz „czasowa” (miasta i regiony szybciej lub wolniej dostępne). Ten czynnik powodował postrzeganie różnych części kraju jako atrakcyjne lub nieatrakcyjne

**Są to zmiany niezwykle trwałe – powodujące skutki przez dekady. Regiony wyłączone będą więc trwale zmarginalizowane. Obecna propozycja pogłębia status Kujawsko-Pomorskiego jako wewnętrznych peryferii – regionu teoretycznie w centrum, ale poza siecią. KDP zmieni konkurencyjność przede wszystkim Polski Wschodniej.**


## Na jakie dziedziny najsilniej wpływa obecność linii KDP:

- **Inwestycje (w tym zagraniczne)** wymagające dobrego dostępu, ale niekoniecznie ulokowane w ośrodkach stołecznych (czerpiące korzyści z niższych cen nieruchomości, tańszego zasobu pracy, przyjaźniejszej dla życia przestrzeni)
- Wszelkie **działalności wymagające funkcjonowania w sieciach powiązań i współpracy z innymi ośrodkami** – przede wszystkim nauka, badania i rozwój, sektor finansów, konsulting, media
- **Kultura, rozrywka, sport** – przede wszystkim w aspekcie organizacji imprez
- **Wysokospecjalistyczna ochrona zdrowia**

## Pośrednie efekty:

- **Rozwój mieszkalnictwa** – pośredni efekt pojawienia się atrakcyjnych miejsc pracy
- **Rewitalizacja i nowe impulsy dla ośrodków włączonych w sieć KDP** – nowe centra miast, dzielnice biznesowe
- **Ograniczenie depopulacji** - zatrzymanie ucieczki z regionów młodych, ambitnych, dobrze wykształconych mieszkańców


**Są to dziedziny istotne dla rozwoju całych regionów. Dlatego szybka kolej dla ośrodków stołecznych leży w interesie całego województwa**



**Objęcie danego miasta siecią KDP najwyższej rangi nie tylko poprawia jego konkurencyjność poprzez najwyższej kategorii dostępność – ale przede wszystkim znacznie podnosi prestiż, zainteresowanie mediami, buduje rozpoznawalność, kreuje modę na dane miasto, lokuje miasto w rankingach atrakcyjności**


W części miast doprowadzenie linii KDP prawdopodobnie spowoduje budowę nowych dworców, przebudowę układu komunikacyjnego w miastach, powstanie nowych dzielnic biznesowych lub mieszkaniowych.

**Miasta, które w ciągu 1-2 godzin będą dostępne z interkontynentalnego portu lotniczego za pomocą prestiżowych, komfortowych pociągów lokują się na najwyższych poziomach atrakcyjności dla szeregu rodzajów działalności**



**Od momentu, kiedy KDP zaczną być realizowane – natychmiast na wiele lat staną się głównym czynnikiem świadczącym o przewagach konkurencyjnych poszczególnych miast (efekt podobny do tego po wyborze miast-gospodarzy Euro2012 albo prestiżu połączeń Pendolino)**

**Koncepcja KDP ma także bardzo duże znaczenie dla postrzegania ważności danych ośrodków/regionów z perspektywy polityki krajowej. Jest to bardzo silny przekaz dla inwestorów zewnętrznych – w których miastach/regionach optaca się lokować swoje działalności** (jeśli przez kujawsko-pomorskie buduje się tranzytową linię najwyższych prędkości do Trójmiasta – to jednoznacznie pokazuje postrzeganie ważności Trójmiasta oraz Bydgoszczy i Torunia dla rozwoju kraju – z perspektywy kraju)



**Staranie się o objęcie naszych największych miast bezpośrednio nowo realizowaną linią, to przede wszystkim walka o prestiż/wizerunek oraz pozycję/znaczenie tych miast i województwa w kolejnych dekadach**, a nie tylko dążenie do zapewnienia najlepszej dostępności, czy innych korzyści bieżących, które same w sobie są już biegunem rozwoju


**Zaproponowany układ linii KDP nie realizuje żadnych długofalowych interesów rozwojowych Województwa Kujawsko-Pomorskiego.** Wzmacnia „warszawocentryczność” struktury komunikacyjnej kraju – nie zapewnia dobrych połączeń naszego województwa z sąsiednimi ośrodkami regionalnymi, z którymi od dekad utrwalone są zróżnicowane powiązania. Nie zapewnia dobrych połączeń kolejowych międzynarodowych. Nie poprawia połączeń wewnątrz województwa.





**Zaproponowany układ linii KDP nie tylko nie realizuje żadnych długofalowych interesów rozwojowych województwa, ale wręcz powoduje pogarszanie warunków rozwoju.**

Wykorzystanie linii nr 18 do programu KDP dezintegruje możliwość realizacji sprawnego transportu regionalnego oraz transportu towarowego – kwestia zajętości torów, konieczności podporządkowania ruchu regionalnego, różnicy stosowanych napięć, dalsze odcinanie terenów leżących przy modernizowanej „starej” linii.



**Jeśli koleje KDP zostaną zrealizowane zgodnie z aktualnymi planami, doprowadzą do trwałej degradacji i marginalizacji głównych miast, a w konsekwencji także całego Województwa Kujawsko-Pomorskiego.**

**Miasta każdej kategorii wielkościowej i funkcjonalnej, objęte siecią KDP natychmiast zyskają nowe impulsy rozwojowe związane nie tylko z dostępnością, ale przede wszystkim z inwestycjami jej towarzyszącymi.**

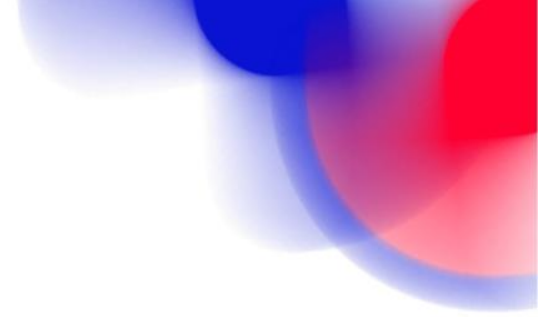
**Mają tu więc miejsce „podwójne” straty w konkurencyjności – nie tylko główne ośrodki województwa nie zyskają impulsów rozwojowych, ale zyskają je najważniejsze ośrodki konkurujące – stolicy sąsiednich województw.**



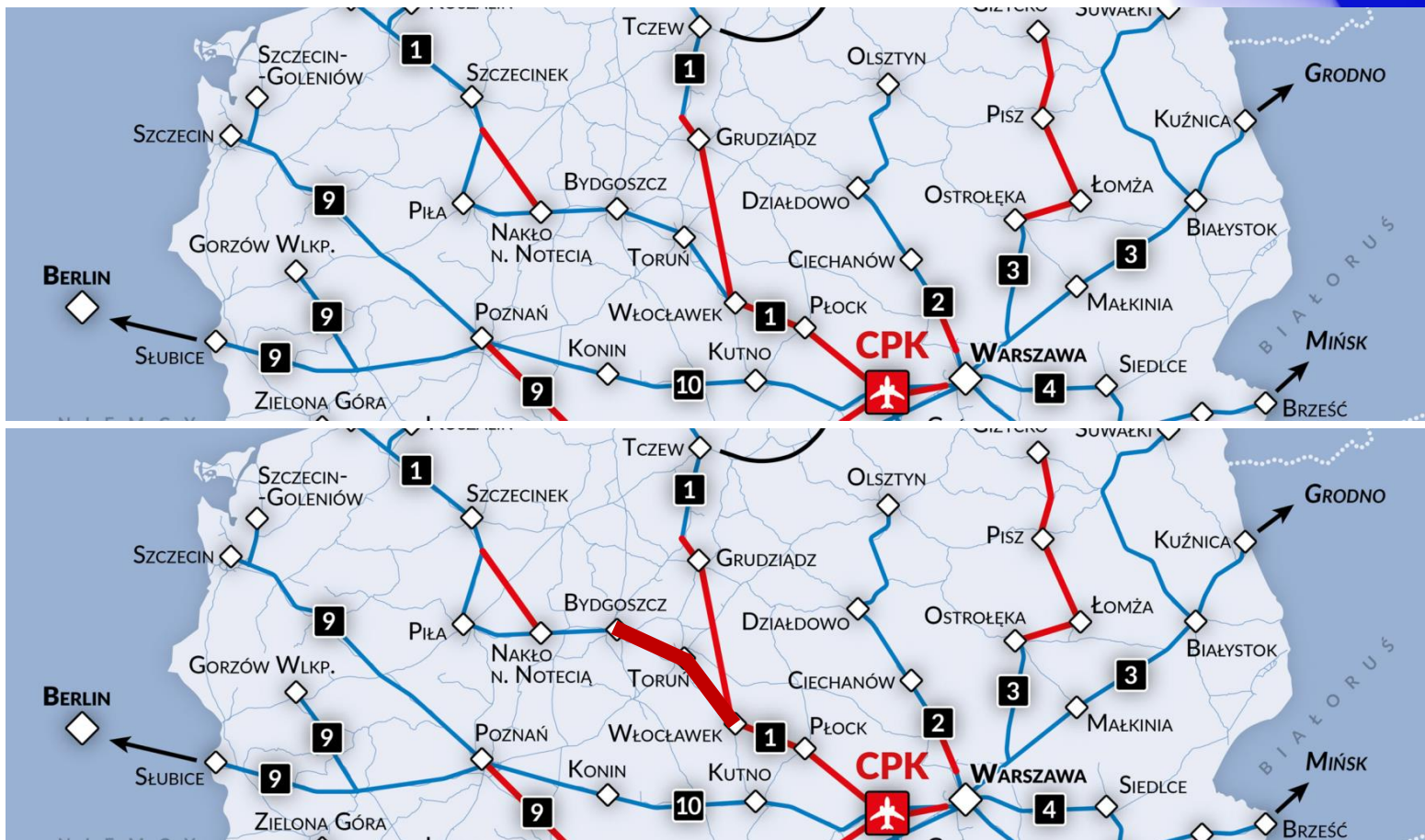
**Analogicznie do strat konkurencyjnych głównych miast rysują się straty województwa – nie tylko Kujawsko-Pomorskie nie zyska nowych impulsów poprzez wzmocnienie stolic, ale takie impulsy uzyskają Pomorskie, Wielkopolskie, łódzkie.**

**W sytuacji, gdy Bydgoszcz i Toruń zostaną pozbawione takich szans rozwojowych – Grudziądz, Wąbrzeźno, Golub-Dobrzyń, Lipno wpadają w orbitę wpływów Trójmiasta i/lub Warszawy.**

**Bardzo realna jest przyspieszona depopulacja – odpływ ludności młodej spowoduje przyspieszone starzenie się. Kolejną konsekwencją będzie niższa konkurencyjność siły roboczej dla nowoczesnej gospodarki – czego skutkiem będzie znacznie niższy potencjał gospodarki i bardzo słabe warunki dla rozwoju niektórych jej dziedzin. Bardzo niekorzystne są perspektywy rozwoju szkół wyższych – nie tylko poprzez brak młodzieży, ale przede wszystkim poprzez odpływ uzdolnionej młodzieży.**



# **Idea nowej linii KDP do Bydgoszczy z opcją przedłużenia do Szczecina – jako głównej linii obsługującej Kujawsko-Pomorskie oraz Pomorze Zachodnie**



**W interesie województwa kujawsko-pomorskiego jest dążenie do wprowadzenia do sieci KDP nowej linii, która będzie zrealizowana w najwyższym przewidywanym standardzie i maksymalnych prędkościach – biegnącej od linii CPK/Warszawa – Trójmiasto (w rejonie Włocławka) przez Włocławek, Toruń do Bydgoszczy. Nowy odcinek od wyznaczonej linii CPK/Warszawa – Trójmiasto do Bydgoszczy to ok. 100 km.**

**Warto podkreślić ogromny potencjał rynkowy tej linii. Odcinek o długości zaledwie 100 km obsłużyłby co najmniej 900 tys. mieszkańców zamieszkujących w bezpośredniej bliskości stacji ulokowanych na tej linii. To jeden z najwyższych wskaźników liczby mieszkańców/długości linii w całym kraju. Linia ma więc także uzasadnienie komercyjne.**

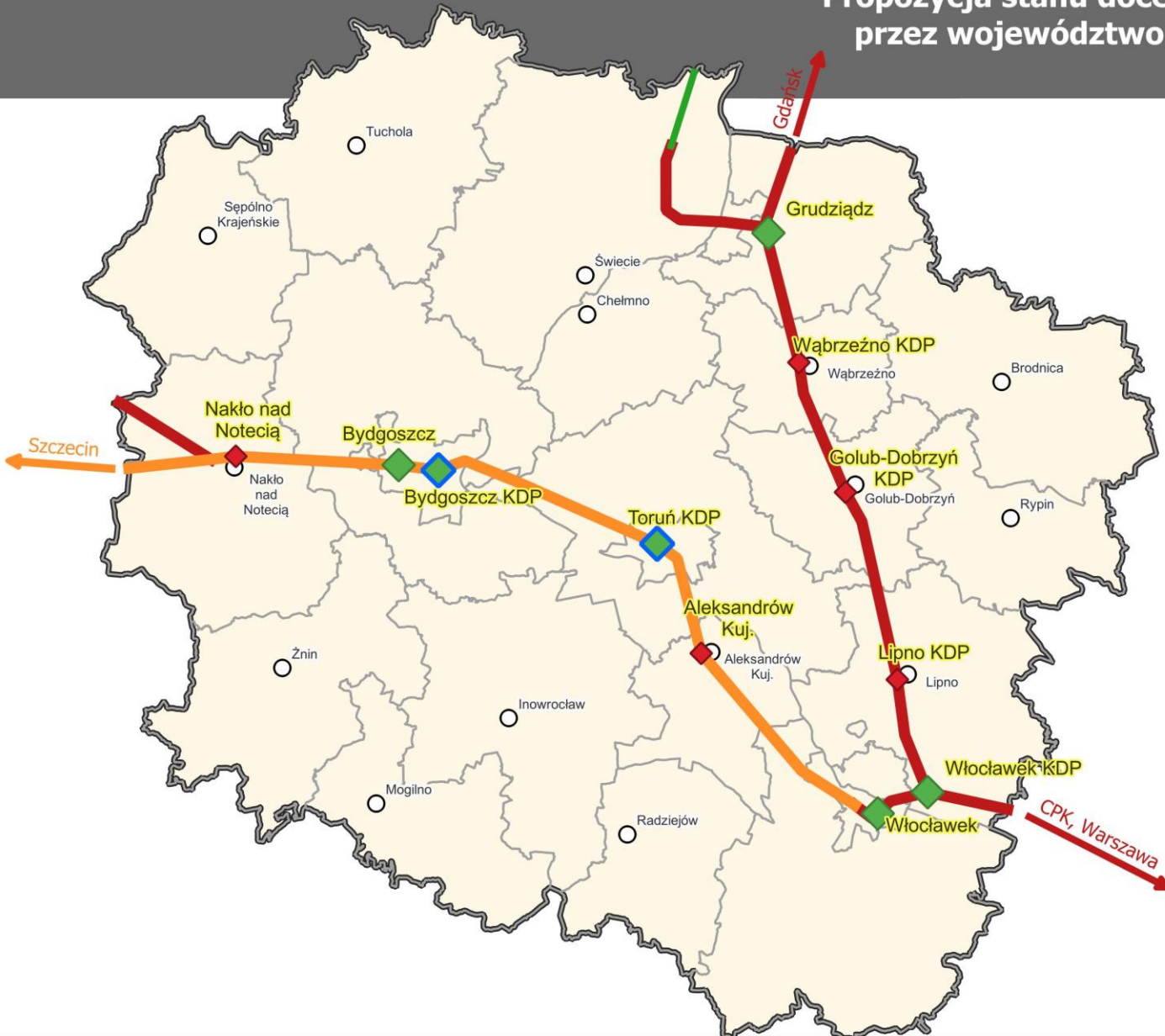
**Linia ta potencjalnie mogłaby zostać przedłużona w kierunku Piły, Stargardu do Szczecina – stając się głównym ciągiem obsługującym województwa kujawsko-pomorskie i zachodniopomorskie.**

Nowy odcinek Bydgoszcz – Szczecin – ok. 240 km.

Odległość CPK – Szczecin wg wskazywanego przebiegu to ok. 430 km.



# Propozycja stanu docelowego przebiegu KDP przez województwo kujawsko-pomorskie

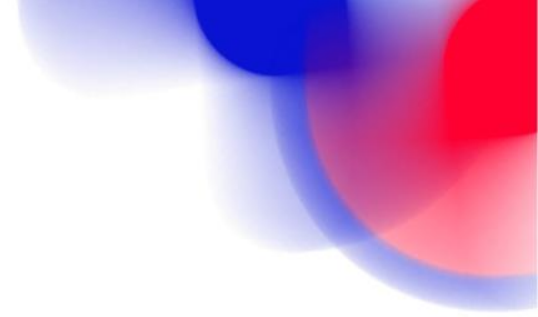


## Legenda:

- województwo kujawsko-pomorskie
- granice powiatów
- miasta powiatowe (bez powiatów grodzkich)
- przebieg linii wg dotychczasowych planów CPK:**
  - nowe o najwyższych prędkościach
  - zmodernizowane istniejące
- dodatkowa linia wg propozycji województwa kujawsko-pomorskiego

- ### planowane stacje na KDP:
- obsługujące pociągi IC, IR
  - obsługujące pociągi IR
  - stacje proponowane w ramach nowego przebiegu

**Toruń KDP** - stacja kolejowa



**Casus Szczecin – czy KDP (tak jak zapowiadano) rzeczywiście wzmacniają policentryczny charakter osadnictwa i realizują interes równoważenia rozwoju kraju w ujęciu terytorialnym?**



## Województwo zachodniopomorskie wykazuje pewne analogie do kujawsko-pomorskiego pod względem potraktowania przy projektowaniu KDP:

- Szczecin nie został objęty linią nowo projektowaną – tylko modernizowaną
- podtrzymuje się dotychczasowy utrwalony schemat obsługi Szczecina przez Poznań – czyli wprowadzanie połączeń Szczecin – Warszawa na zawsze obciążoną linię Warszawa – Poznań – Berlin
- nie wykorzystuje się szansy zaktywizowania poprzez KDP terenów słabiej rozwiniętych i marginalizowanych transportowo w Polsce Północno-Zachodniej (Środkowe Pomorze, Północna Wielkopolska)
- szprycha nr 9 do Szczecina została wytyczona przez Łódź, Sieradz, Kalisz – nie jest to najkrótsza i najszybsza relacja do Warszawy



## **Propozycja obsługi Szczecina za pomocą linii CPK/Warszawa – Toruń – Bydgoszcz - Szczecin:**

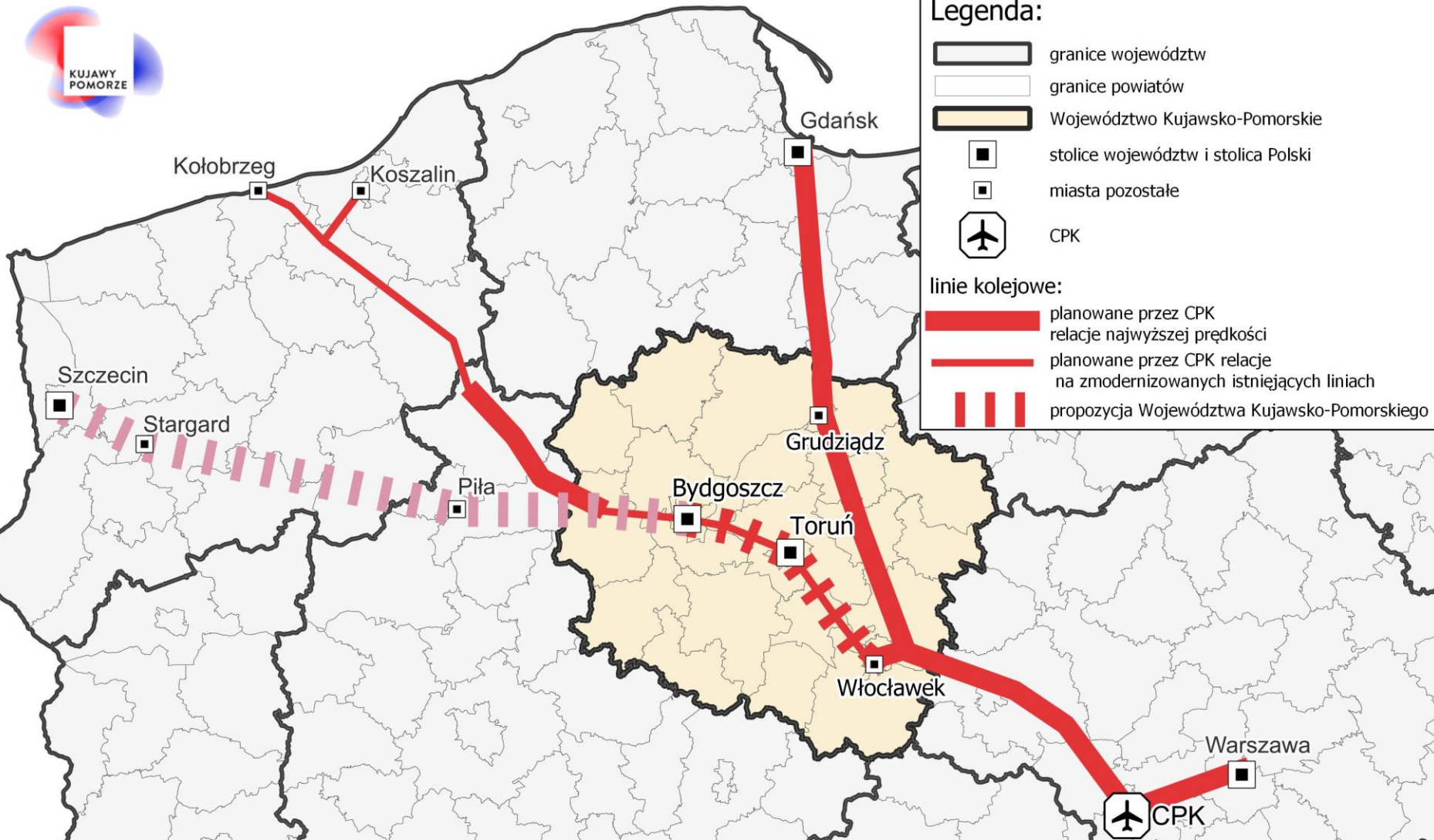
- nie umniejsza dotąd dobrego połączenia Szczecin - Poznań
- wyznacza zupełnie nową relację – połączenie Szczecina z Bydgoszczą i Toruniem; w ten sposób Szczecin zyskuje drugi korytarz dla łączności z centralną częścią kraju
- pozwala na włączenie w sieć dogodnych połączeń transportowych część kraju dotąd marginalizowaną komunikacyjnie – miasto Piła, miasto Wałcz, miasto Kalisz Pomorski lub Drawsko Pomorskie (zależnie od wariantu)

# Poglądowa mapa przebiegu Kolei Dużych Prędkości CPK wraz z propozycją przebiegu Szprychy 1 przez województwo kujawsko-pomorskie do Szczecina

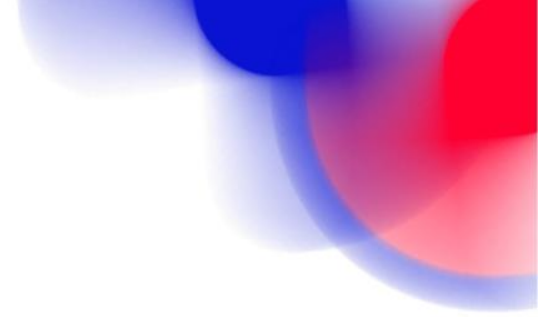


## Legenda:

- granice województw
  - granice powiatów
  - Województwo Kujawsko-Pomorskie
  - stolice województw i stolica Polski
  - miasta pozostałe
  - CPK
- linie kolejowe:**
- planowane przez CPK relacje najwyższej prędkości
  - planowane przez CPK relacje na zmodernizowanych istniejących liniach
  - propozycja Województwa Kujawsko-Pomorskiego



Źródło: opracowanie własne Departamentu Planowania Rozwoju i Innowacji



# **Propozycja podjęcia wspólnych działań wszystkich podmiotów mających największy wpływ na kształtowanie rozwoju Województwa**

## **Cel:**

**Doprowadzenie do ujęcia w planach realizacji sieci KDP w Polsce nowej linii realizowanej w najwyższym standardzie, która będzie stanowiła odgałęzienie od linii Warszawa/CPK – Trójmiasto i będzie biegła od rejonu Włocławka, przez Włocławek, Toruń do Bydgoszczy.**

W zależności od oczekiwań partnerów z województw Wielkopolskiego i Zachodniopomorskiego linia ta może być traktowana albo jako odcinek obsługujący wyłącznie największe miasta Kujawsko-Pomorskiego, albo jako fragment ciągu w kierunku Szczecina przez Piłę i Stargard.

## Sposób realizacji celu:

### Zaangażowanie wszystkich środowisk mających wpływ na rozwój Województwa, do:

- Przeprowadzenia powszechnej, kierowanej do mieszkańców kampanii informacyjnej o zagrożeniach dla rozwoju województwa związanych z wyłączeniem największych miast z sieci KDP,
- Wyrażania formalnego poparcia przez wszystkie podmioty zinstytucjonalizowane – w formie pism kierowanych do Prezesa Rady Ministrów oraz Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej,
- Udzielenia przez społeczeństwo, podmioty gospodarcze oraz sektor pozarządowy masowego poparcia dla idei nowej linii poprzez oddanie głosu poparcia na stronie internetowej (cel – uzyskanie symbolicznej ale spektakularnej skali poparcia np. 100 tys. głosów)

## **Sposób realizacji celu:**

**Grupę inicjatywną powinny stanowić środowiska mające największy wpływ na rozwój województwa i mające największe oddziaływanie społeczne:**

- samorządy,
- środowiska reprezentowane w Wojewódzkiej Radzie Dialogu Społecznego
- pozostali reprezentanci środowiska gospodarczego (zrzeszenia podmiotów i pracodawców)
- uczelnie
- wybierani w wyborach reprezentanci regionalnej społeczności w Parlamencie i Sejmiku Województwa

**Proponuje się aby zainteresowane podmioty zawarły porozumienie/list intencyjny, w którym określone zostaną zasady prowadzenia wspólnej akcji informacyjnej oraz zobowiązania poszczególnych sygnatariuszy.**



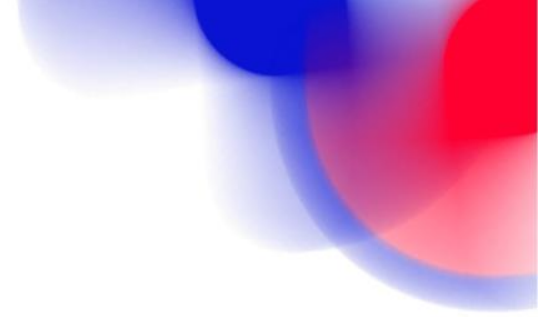
## Proponowana kolejność działań:

1. Sformalizowanie współpracy podmiotów zainteresowanych realizacją idei
2. Opracowanie i zaakceptowanie założeń wspólnej kampanii promocyjnej – przez połączony zespół sygnatariuszy lub wspólne zlecenie
3. Przygotowanie propozycji materiałów informacyjnych, za pomocą których każdy z sygnatariuszy porozumienia będzie prowadził akcję promocyjną oraz zachęcał do poparcia idei na stronie internetowej.
4. Wykonanie materiałów promocyjnych (np. ulotki, spoty)
5. Dystrybucja materiałów informacyjnych za pomocą kanałów informacyjnych, adekwatnie do możliwości każdego z sygnatariuszy, np.:
  - Wykorzystanie mediów społecznościowych
  - Wykorzystanie instytucji własnych do dystrybucji ulotek zachęcających do poparcia idei
  - Wykorzystanie baz kontaktów
  - Wykorzystanie bezpośrednich spotkań

## **Proponowana kolejność działań (ciąg dalszy):**

6. Przeprowadzenie akcji zbierania poparcia (określone okienko czasowe):
  - Przeprowadzenie akcji gremialnego poparcia idei przez instytucje (wysyłanie listów poparcia)
  - Przeprowadzenie akcji gremialnego poparcia idei przez mieszkańców (za pomocą strony www)
7. Podsumowanie akcji oraz podjęcie decyzji odnośnie dalszych działań

**Kampania zbierania poparcia powinna się odbywać za pomocą jednej strony internetowej, w określonym okienku czasowym (jesień 2023).**



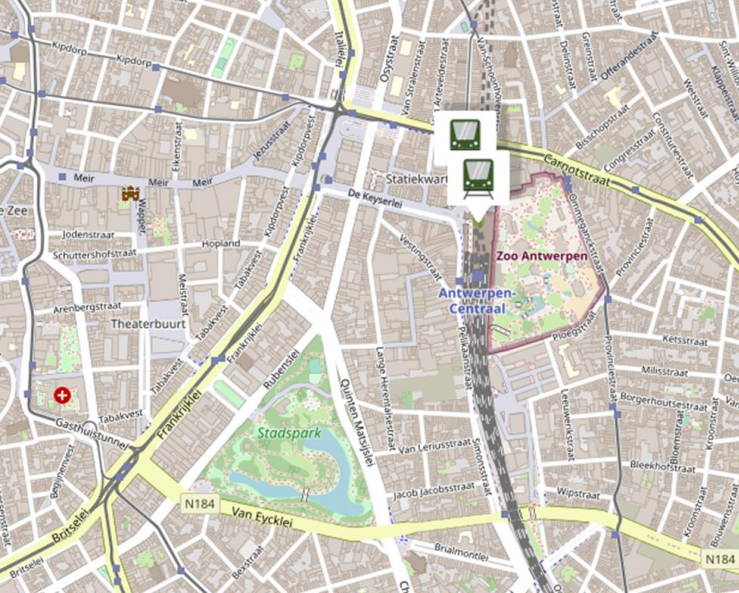
# **Nowa linia jako impuls dla rozwoju – propozycje do dyskusji**

**Przebieg nowej linii wymaga wytrasowania i Samorząd Województwa gotów jest wziąć współodpowiedzialność za ten proces – to znaczy poszukiwać rozwiązań optymalnych z punktu widzenia ograniczania strat przestrzennych i środowiskowych oraz unikania konfliktów społecznych.**

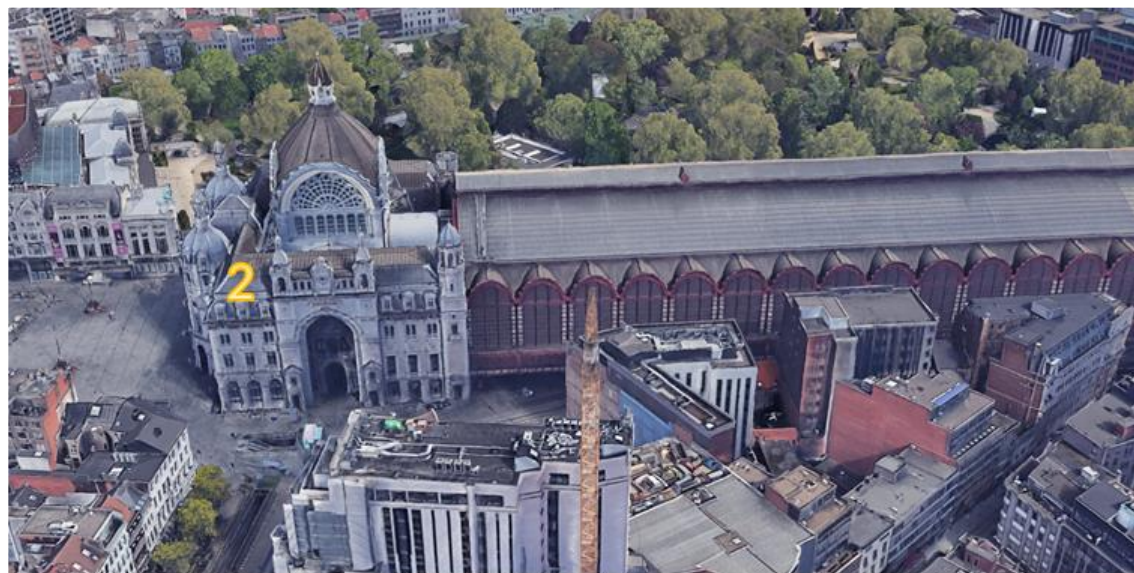
**Należy zauważyć, że w każdym z miast, przez które linia będzie przebiegać, jej realizacja może nadawać nowe impulsy rozwojowe – być przyczynkiem do dyskusji o nowej strukturze i nowych funkcjach miasta.**

**W Europie znanych jest szereg przykładów nowoczesnych rozwiązań polegających na wprowadzaniu linii kolejowych do centrów miast, często za pomocą tuneli, a następnie integracji w ramach „kompaktowych” stacji – transportu międzyregionalnego, regionalnego i miejskiego.**

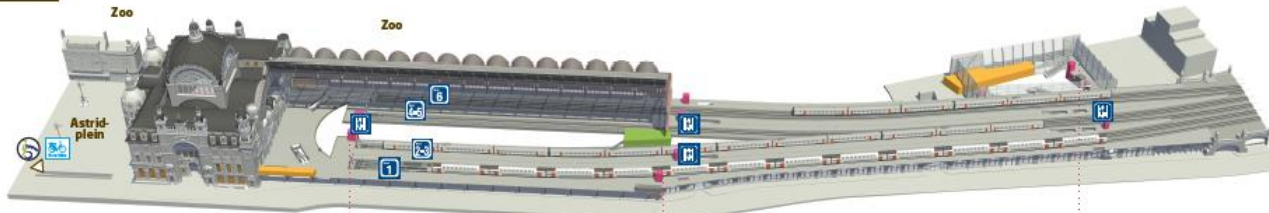
**W ten sposób stacje kolejowe, zamiast stanowić barierę dla rozwoju przestrzennego, przyczyniają się do renesansu śródmieść.**



# ANTWERPIA



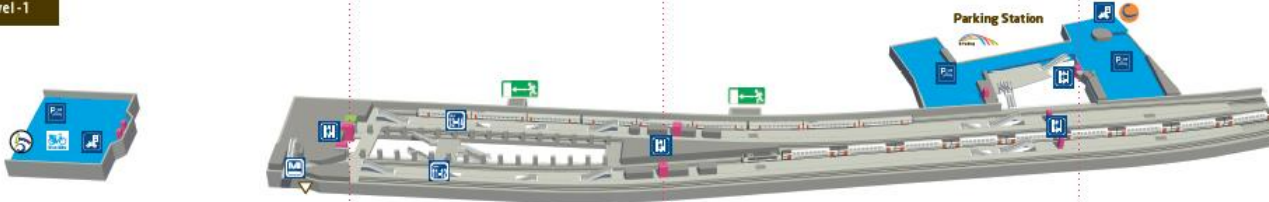
Platforms on level +1



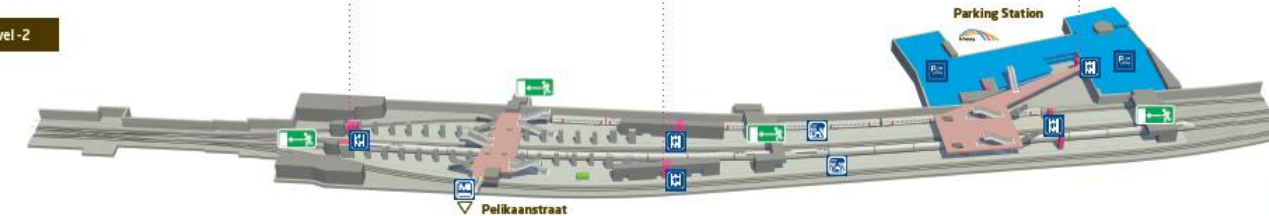
Street level and shopping area



Platforms on level -1



Access underground Platforms on level -2



Services

- Travel Centre
- Nightdesk
- Tourist information
- Toilets
- Meeting point
- Telephone
- Elevator
- Automatic lockers
- Police
- Cash dispenser
- Bus
- Tram
- Underground
- Taxi
- Toll car park
- Bicycle park
- Bicycle point
- Blue-bike
- Cambio - car sharing
- Emergency exit

Legend

- Services
- Shops
- Car park
- Elevator

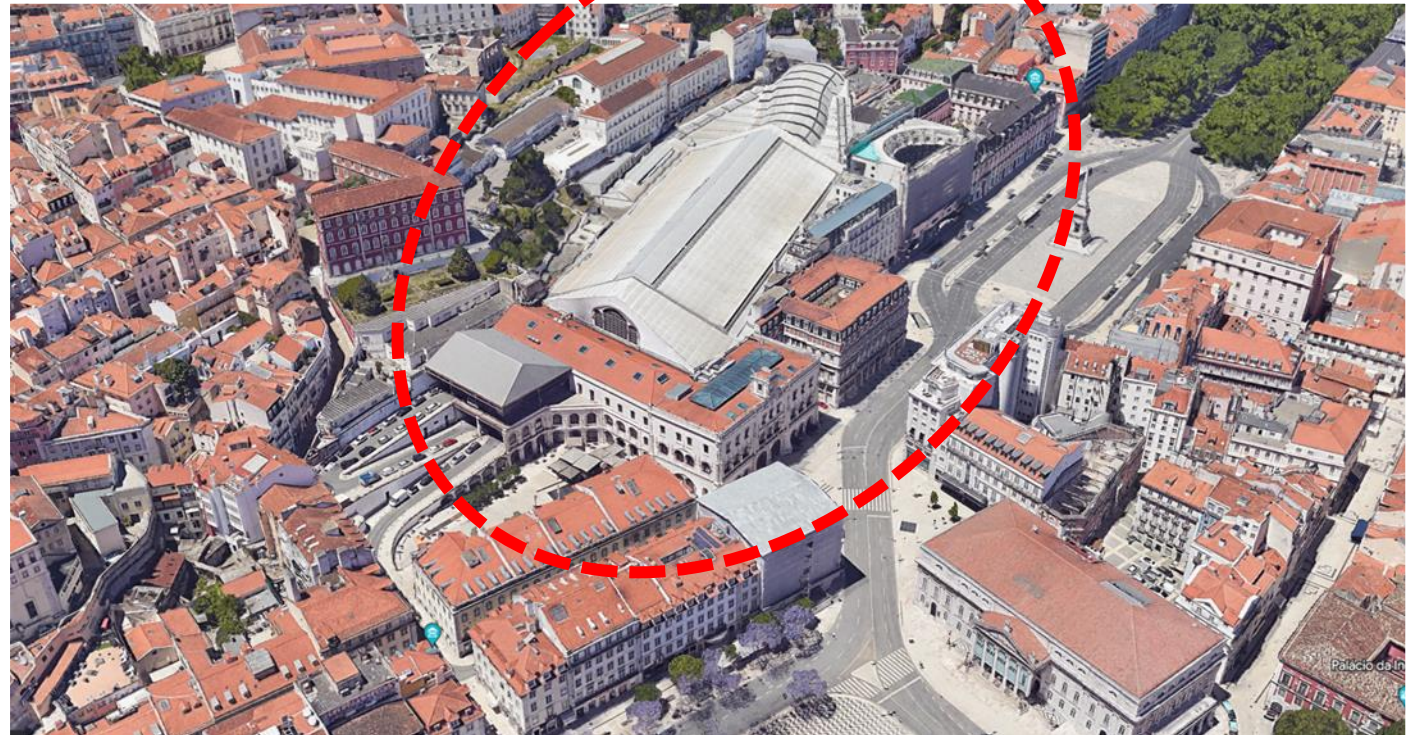
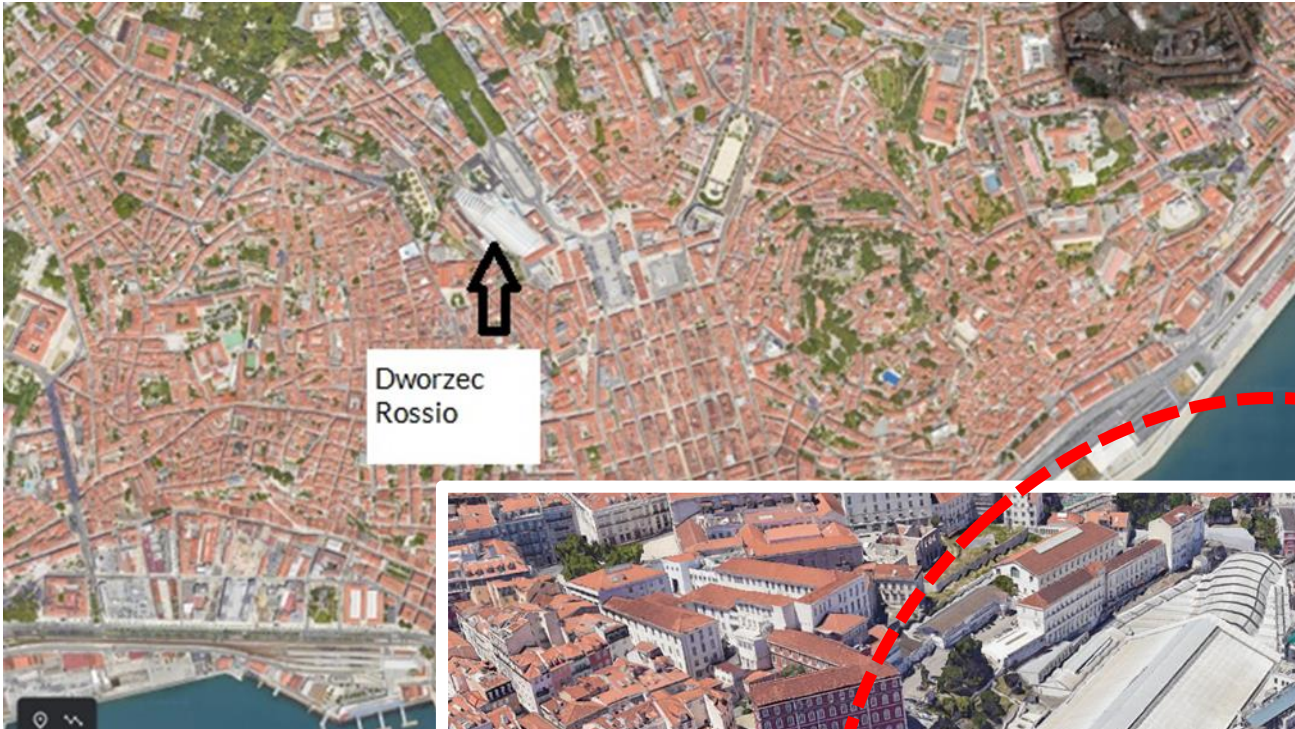
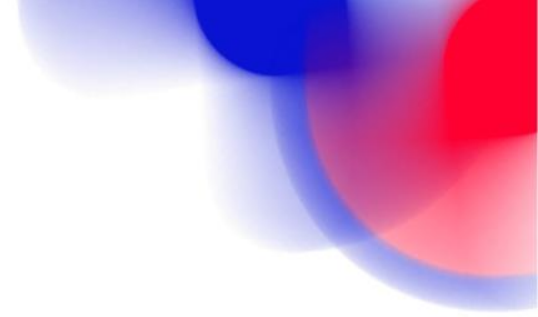


# A N T W E R P I A – cztery poziomy dworca

# MEDIOLAN – dworzec Milano Centrale

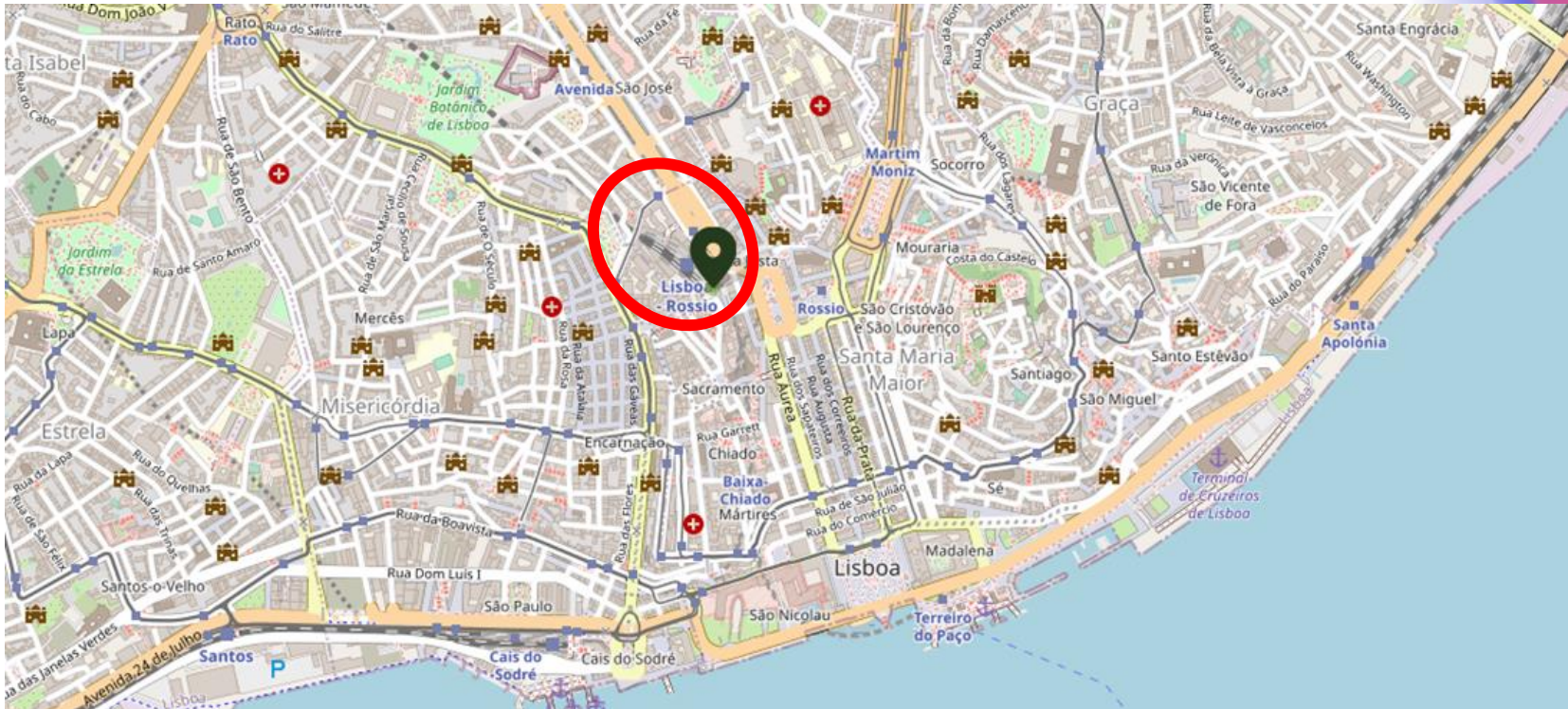


# LIZBONA – dworzec Rossio





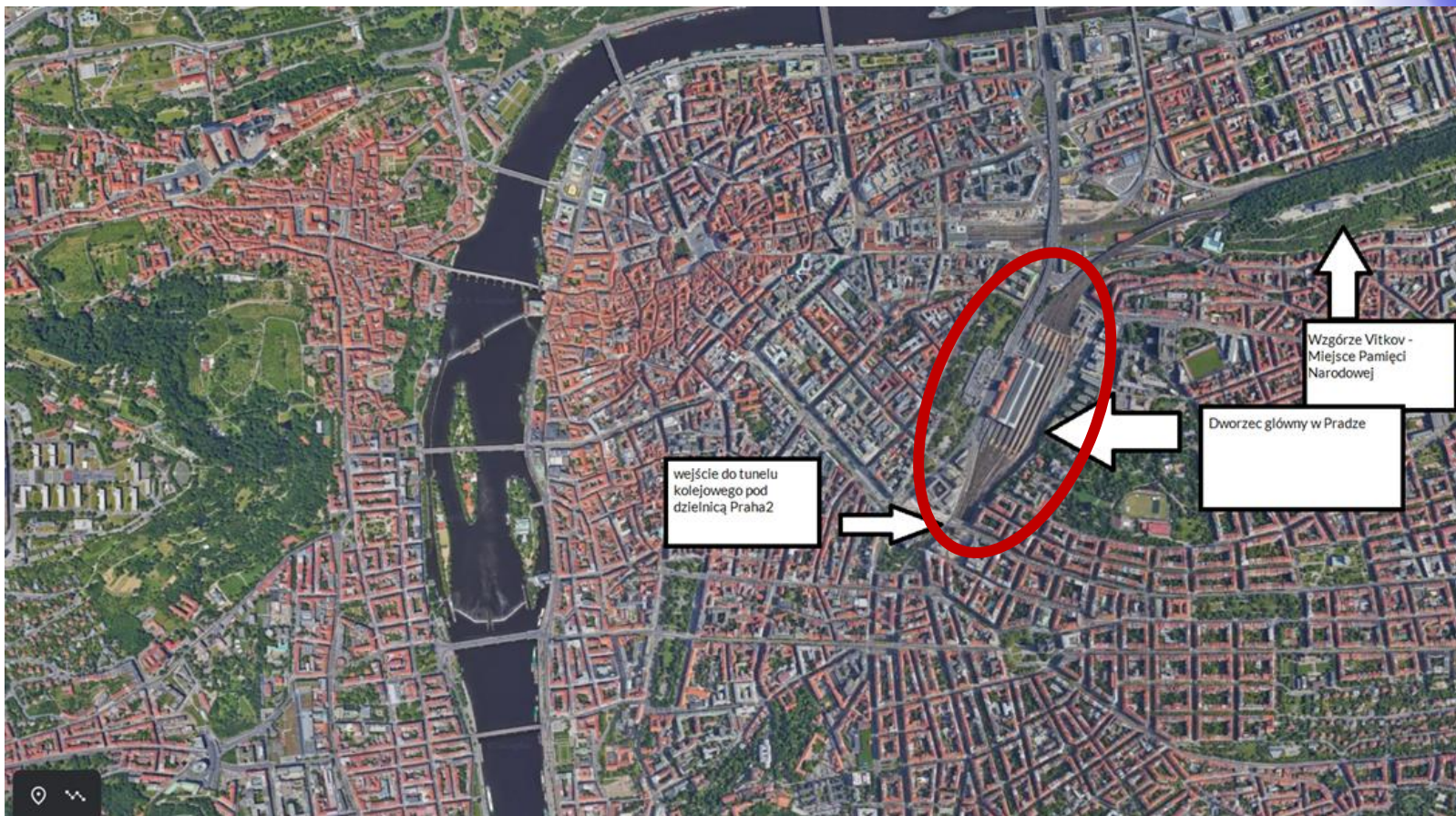
# LIZBONA – dworzec Rossio



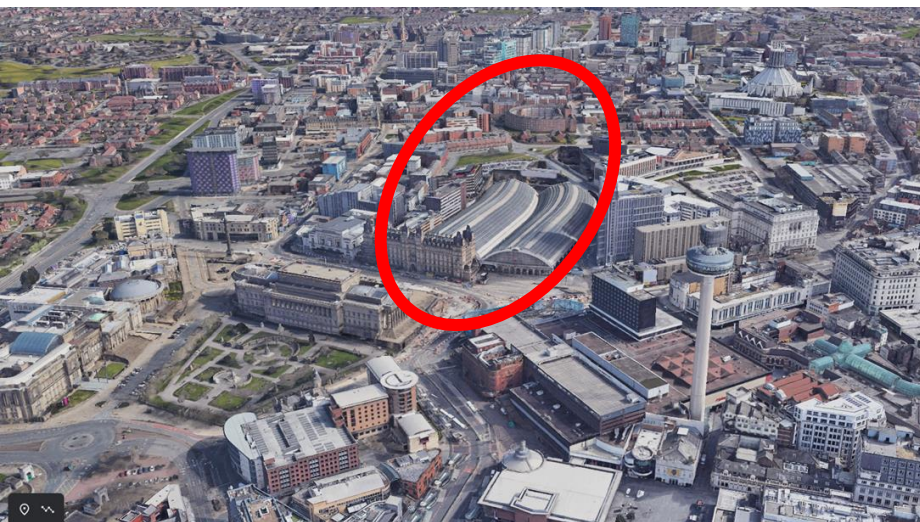
Położony w samym centrum zabytkowego starego miasta Lizbony. Do dworca pociągi dojeżdżają za pośrednictwem tunelu o długości około 2,9km

Sam Dworzec jest budynkiem wielokondygnacyjnym. Wejście główne znajduje się na jednym z głównych placów Lizbony – placu Rossio. Pociągi dojeżdżają do peronów umiejscowionych powyżej głównego budynku dworca.

# PRAGA – dworzec Hlavní Nádraží



Dworzec główny w Pradze – obustronnie obsługiwany tunelem. Od północy biegnącym pod parkiem – miejscem pamięci, od południa pod zabytkową dzielnicą staromiejską.



## LIVERPOOL – dworzec Lime Street

**dworzec główny obsługujący ściśle centrum Liverpoolu, zintegrowany ze stacją metra**

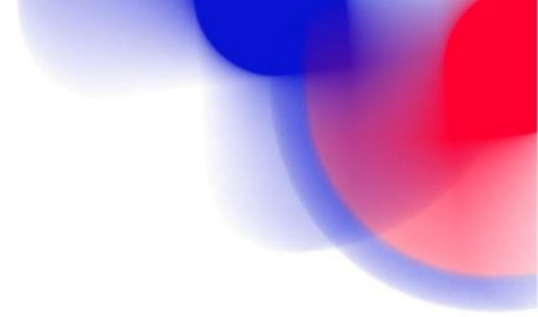


**Przebieg nowej linii wymaga wytrasowania i Samorząd Województwa gotów jest wziąć współodpowiedzialność za ten proces – to znaczy poszukiwać rozwiązań optymalnych z punktu widzenia ograniczania strat przestrzennych i środowiskowych oraz unikania konfliktów społecznych.**

Na odcinku Włocławek – Toruń optymalne wydaje się wykorzystanie obecnego korytarza infrastrukturalnego dróg A1, 91 oraz linii nr 18.

W Toruniu należy rozważyć wprowadzenie linii do tunelu, przejście tunelem pod Wisłą i lokalizację nowego dworca na obrzeżach Starego Miasta (alternatywnie – przejście istniejącym mostem do stacji Toruń Miasto, wykorzystanie jej jako głównego dworca i w tym rejonie wprowadzenie w tunel) przejście tunelem pod centrum miasta, następnie wyprowadzenie linii w kierunku zachodnim i dalszy przebieg do Bydgoszczy z wykorzystaniem korytarza drogi nr 80.

W Bydgoszczy realizacja nowego mostu drogowo-kolejowego w Fordonie. Główna stacja dla Bydgoszczy to Bydgoszcz Wschód albo Bydgoszcz Główna.



# Czy proponowane rozwiązania przekraczają możliwości inwestycyjne Państwa Polskiego?

**Tunel Średnicowy w Łodzi** – tunel o długości 7,5km, 17m pod ziemią. Tunel łączyć będzie dworce Łódź Fabryczna, Łódź Kaliska i Łódź Żabieniec. W przebiegu tunelu zaplanowane są dodatkowe przystanki kolejowa (Łódź Koziny, Polesie oraz Śródmieście). Przewiduje się budowę jednego tunelu od stacji Łódź Fabryczna, który będzie się rozgałęział do dwóch tuneli, prowadzących do Łodzi Kaliskiej i Łodzi Żabieńca.

**Koszt budowy: około 1,59 mld zł (około 212 mln zł za km)**  
**Czas budowy: sierpień 2019 – 2023/2024**

**Budowa drugiej linii metra w Warszawie** – całkowita długość linii 19km, liczba stacji 18, zagłębienie poniżej poziomu terenu od 13 do 23m. Odcinek Centralny C (od stacji Rondo Daszyńskiego do stacji Dworzec Wileński) – odcinek o długości 6 km (**około 1,43 mld zł za kilometr tunelu**), przy czym w koszt budowy włączone jest także budowa 6 stacji.

**Koszt budowy: około 4,17 mld zł**  
**Czas budowy: 2010 – 2015**

**Tunel drogowy pod Świną w Świnoujściu** – tunel drogowy o długości **1780 m**, w śladzie drogi krajowej nr 93 łączący zachodnią część Świnoujścia położonej na wyspie Uznam ze wschodnią częścią miasta oraz całym krajem. Tunel jest konstrukcją jednotubową o średnicy 12 m oraz dwuportalową, w której mieści się jednia dwukierunkowa o szerokości 3,5 m oraz galeria ewakuacyjna (poniżej poziomu jezdni). **Tunel w najgłębszym miejscu sięga 38 m p.p.m.**

**Koszt budowy: 950 mln zł (około 533 mln zł za 1 km tunelu)**

**Czas budowy: 2018-2023**

**Tunel drogowy pod Martwą Wisłą w Gdańsku** – tunel drogowy o długości **1377 m**, stanowiący element Trasy Sucharskiego łączący zachodnią część Gdańska z Centrum. Tunel jest konstrukcją dwutubową o średnicy około 12 m każdy oraz czteroportalową.

**Koszt budowy: 885,6 mln zł (około 643 mln zł za 1 km tunelu)**

**Czas budowy: 2011 - 2016**

## **Dworzec kolejowy Łódź Fabryczna – jeden z największych i najnowocześniejszych dworców kolejowych w Europie.**

Stacja kolejowa z czterema peronami znajduje się na poziomie ulokowanym 16,5 m pod ziemią i jest w stanie odprawić nawet 200 tys. pasażerów dziennie. 8 metrów pod ziemią znajduje się poczekalnia, kasy, obiekty komercyjne, a także pomieszczenia dla dyrekcji. Na poziomie ulicy znajdują się główne wejścia do budynku. Nowoczesny dworzec jest częścią multimodalnego węzła komunikacyjnego, który w miejskiej części obejmuje nową siatkę dróg oraz połączeń tramwajowych i autobusowych.

**Koszt budowy: 1,759 mld zł**

**Czas budowy: 2011-2017**



**Tunel drogowy pod Luboniem Małym** –tunel drogowy o długości 2058 m w przebiegu drogi ekspresowej S7 (Zakopiance). Tunel jest konstrukcją dwutubową o średnicy około 15 m każdy oraz czteroportalową. W każdej z nitek mieści się dwa pasy drogowe o szerokości 3,5 m oraz pas awaryjny.

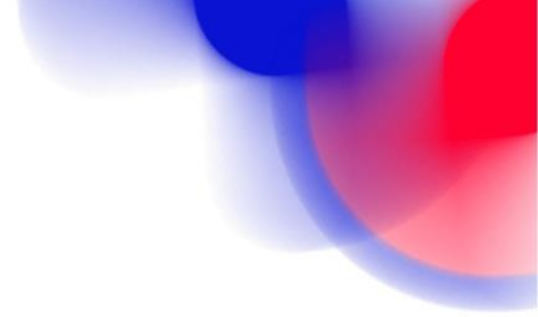
**Koszt budowy: 968,8 mln zł (około 470 mln zł za km)**

**Czas budowy: 2017-2022**

**Tunel drogowy w przebiegu drogi ekspresowej S2 w Warszawie** – obecnie najdłuższy w Polsce tunel drogowy o długości 2330 m, przebiegający pod dzielnicą Ursynów. Tunel jest konstrukcją dwutubową (po cztery pasy w każdym kierunku + pas awaryjny) oraz czteroportalową. W najgłębszym miejscu tunel osiąga około 21 m głębokości.

**Koszt budowy: 1,2 mld zł (około 515 mln zł za 1km)**

**Czas budowy: 2018-2021**



**W latach 2013-2021 z terenu miast Bydgoszcz i Toruń do budżetu państwa wpłynęło (wg pobieżnych wyliczeń) ok. 12 mld zł dochodów z tytułu podatków PIT i CIT**

**Obydwa miasta stołeczne odprowadzają do budżetu kraju na tyle dużo, że mają swój wkład w rozwój kraju jako całości. "Opłaca" się w nie inwestować, bo jest szansa, że szybka kolej da im dodatkowe impulsy rozwojowe, które zwyczajnie się krajowi "zwróca".**