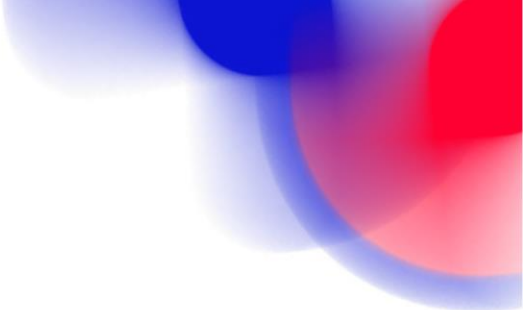


**Propozycja modyfikacji idei
Kolei Dużych Prędkości**
uwzględniająca interes rozwojowy
Województwa Kujawsko-Pomorskiego

Koncepcja wspólnych działań

Toruń, wrzesień 2023 r.



W przypadku potrzeby uzyskania dalszych informacji, proszę o kontakt:

Departament Planowania Rozwoju i Innowacji, Urząd Marszałkowski Województwa Kujawsko-Pomorskiego w Toruniu

pi.sekretariat@kujawsko-pomorskie.pl

tel. (56) 62 18 530

Idea Kolei Dużych Prędkości związana z realizacją Centralnego Portu Komunikacyjnego

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**.

Do Portu Lotniczego ma prowadzić **10 „szprych”** – linii kolejowych obejmujących swoją siecią cały kraj.

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.**

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**.

Źródło informacji – www.cpk.pl

Idea Kolei Dużych Prędkości związana z realizacją Centralnego Portu Komunikacyjnego

10 szprych do lotniska

INWESTYCJE KOLEJOWE W RAMACH PROGRAMU CPK



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.

Idea Kolei Dużych Prędkości związana z realizacją Centralnego Portu Komunikacyjnego



Koncepcja poprowadzenia Szprychy nr 1 przez teren województwa kujawsko-pomorskiego:

- CPK – Płock – Włocławek – Grudziądz – Tczew – Trójmiasto (CMK Północ) – Łębork – Słupsk
zakłada wybudowanie nowej linii.

Natomiast koncepcja przeprowadzenia Szprychy nr 1 przez

- Włocławek – Toruń – Bydgoszcz – Piłę – Szczecinek – Białogard – Kołobrzeg
planowana jest na podstawie istniejących już linii kolejowych, które podlegać będą modernizacji.

Propozycja modyfikacji idei Kolei Dużych Prędkości uwzględniająca interes rozwojowy Województwa Kujawsko-Pomorskiego

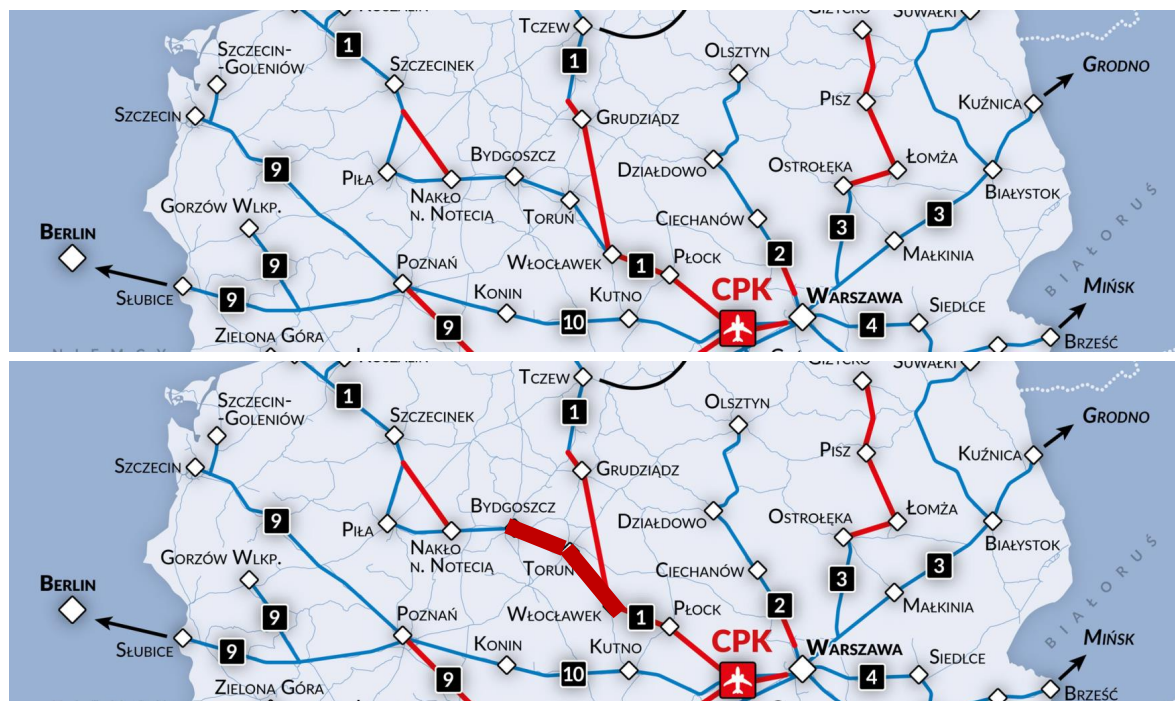
Aktualne plany rozwoju KDP są bardzo niekorzystne dla Województwa Kujawsko-Pomorskiego i w praktyce pogłębiają jego peryferyzację w sieciach transportowych najwyższej rangi.

- 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 prędkości maksymalnej prawdopodobnie nie większej niż 160 km/h, obsługującej także ruch regionalny i towarowy;
- **Inowrocław** – poza komponentem kolejowym CPK.

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.

Dla ośrodków stołecznych województwa, dostępność „szybkiej linii KDP” to nie tylko kwestia zapewnienia bardzo dobrej dostępności, ale także warunek atrakcyjności dla niektórych specjalistycznych rodzajów działalności oraz kwestia prestiżu. Włączenie danego ośrodka w sieć połączeń najwyższej kategorii to także „przekaz” w jaki sposób miasto jest postrzegane z poziomu polityki rozwoju kraju.

Propozycja modyfikacji idei Kolei Dużych Prędkości uwzględniająca interes rozwojowy Województwa Kujawsko-Pomorskiego



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 wyznaczanej linii CPK/Warszawa – Trójmiasto do Bydgoszczy to ok. 100 km.

Warto podkreślić ogromny potencjał rynkowy tej linii. Odcinek ten 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.

Propozycja modyfikacji idei Kolei Dużych Prędkości uwzględniająca interes rozwojowy Województwa Kujawsko-Pomorskiego

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 modyfikacji idei Kolei Dużych Prędkości uwzględniająca interes rozwojowy Województwa Kujawsko-Pomorskiego



Celem Samorządu Województwa Kujawsko-Pomorskiego jest 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.

Sposób realizacji celu:

Zaangażowanie wszystkich środowisk mających wpływ na rozwój Województwa, w tym:

- 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.

Wspólne działania powinny obejmować:

- 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).

Wpływ realizacji szybkiej kolei na rozwój regionów

Linie kolejowe dużych prędkości realizowane w ramach komponentu kolejowego CPK całkowicie zmieniają 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 brak), „z zagranicy” oraz „czasowa” (miasta i regiony szybciej lub wolniej dostępne).

Ten czynnik powodował postrzeganie różnych części kraju jako atrakcyjne lub nieatrakcyjne.

Nowoczesna szybka kolej ma także niezwykle ważne znaczenie prestiżowe i wizerunkowe.

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.

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** (znacznie szerszy obszar oddziaływań, przepływ kadry, kontakty z innymi ośrodkami).

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

Wpływ braku realizacji szybkiej kolei na rozwój regionów

Wyłączenie ośrodka stołecznego z sieci kolei dużych prędkości powoduje szereg skutków negatywnych.

Podstawowym jest **gorsza dostępność** – rozumiana zarówno jako czas potrzebny na dojazd do danego ośrodka, jak i możliwość dostępu za pomocą taboru zapewniającego najwyższy komfort podróży. Dostępność ma kluczowe znaczenie dla rozwoju szeregu działalności, w tym tzw. usług wyższego rzędu, typowych dla największych ośrodków w kraju. Miasta, w których dostępność będzie lepsza będą bardziej konkurencyjne dla: nauki i działalności badawczo-rozwojowej, biznesu, targów i wystaw, wyspecjalizowanych klinik, kultury, organizacji imprez i wydarzeń, lokowania mediów i konsultingu.

Bardzo duże znaczenie mają **kwestie wizerunkowe** – fakt nieuwzględnienia danego ośrodka w krajowych planach rozwoju sieci kolejowej najwyższej rangi, sugeruje jego mniejsze znaczenie, niż innych ośrodków, zwłaszcza o porównywalnej wielkości lub randze w sieci osadniczej. Szczególnie istotne jest tu porównanie z sąsiednimi ośrodkami regionalnymi.

Bardzo istotna jest utrata korzyści, które bezpośrednio i pośrednio towarzyszą realizacji linii kolei dużych prędkości. Jest to **utrata realnych impulsów rozwojowych** jakie nadaje budowa nowych dworców, przebudowa układu komunikacyjnego, lokowanie nowych przestrzeni biurowych, przyciąganie młodych, wykształconych pracowników (a więc **utrata szansy dla aktywnego zapobiegania depopulacji**). Traci się także potencjalne inwestycje, które byłyby następstwem inwestycji pierwotnych – a więc np. kooperantów dla „nieulokowanych” działalności, wydarzenia kulturalne, rozrywkowe, sportowe, biznesowe, które nie odbędą się w danym mieście ze względu na jego mniejszą atrakcyjność. Korzyść pośrednią daje także duże zainteresowanie ze strony mediów towarzyszące realizacji inwestycji – kreują one tego typu ośrodki jako miasta nowoczesne, atrakcyjne, „modne”, rozpoznawalne. Objęcie danego miasta siecią szybkich kolei powoduje także jego dostrzeganie w publikacjach fachowych, portalach branżowych, wpływa na lokowanie w różnego rodzaju rankingach atrakcyjności.

Bezpośrednią stratą dla miasta nieobjętego siecią kolei dużych prędkości będzie także realna **migracja szeregu działalności gospodarczych**, dla których atrakcyjniejsze staną się miasta zyskujące takie połączenia. Można spodziewać się przenoszenia części siedzib firm, zwłaszcza tych, dla których ważna jest możliwość szybkiego dostępu dla jak największej liczby klientów/kontrahentów. Można spodziewać się migracji najbardziej wykwalifikowanych specjalistów lekarzy, kancelarii prawnych, podmiotów związanych z kulturą i sztuką, przenoszone będą imprezy i wydarzenia kulturalne, rozrywkowe, sportowe, biznesowe.

Stanowiska popierające koncepcję Województwa Kujawsko-Pomorskiego

STANOWISKO
SEJMIKU WOJEWÓDZTWA KUJAWSKO-POMORSKIEGO
z dnia 19 grudnia 2022 r.

w sprawie konieczności zmiany przebiegu Kolei Dużych Prędkości realizowanych jako inwestycja kolejowa CPK na terenie województwa kujawsko-pomorskiego

Sejmik Województwa Kujawsko-Pomorskiego domaga się uwzględnienia oczekiwań społecznych oraz oczekiwań samorządów i dokonania radykalnej zmiany koncepcji budowy linii kolejowej w relacji Płock-Grudziądz-Gdańsk należącej do „inwestycji kolejowych CPK”.

Inwestycje kolejowe planowane do realizacji w związku z budową Centralnego Portu Komunikacyjnego, wprowadzające bardzo szybkie połączenia na nowe realizowanych liniach, całkowicie zmienia relacje pomiędzy głównymi ośrodkami miejskimi i poszczególnymi częściami kraju. Znaczące skrócenie czasu podróży oraz sam fakt realizacji połączeń z wykorzystaniem bardzo nowoczesnej infrastruktury i środków transportu spowodują, że ośrodki i regiony w nie wyposażone zyskają nowe, bardzo silne i trwałe impulsy rozwojowe, wprowadzając całkowicie nowy poziom ich konkurencyjności w relacjach nie tylko krajowych, ale wręcz europejskich. Ośrodki i regiony pominięte przy realizacji sieci – zostaną zmarginalizowane. Tak ukształtowane relacje i całkowicie nowa struktura przestrzeni kraju, zostaną zachowane przez co najmniej kilka dekad.

Sejmik Województwa Kujawsko-Pomorskiego nie może zaakceptować wykluczenia województwa kujawsko-pomorskiego oraz jego głównych ośrodków miejskich. Wybrany do realizacji wariant jest bardzo niekorzystny nie tylko dla województwa kujawsko-pomorskiego, ale także jest sprzeczny z celami równowagi rozwoju w ujęciu całego kraju, bowiem kształtuje „wewnętrzne peryferia” – obszary leżące w pobliżu centrum kraju, ale z nim niepołączone. Przytęka koncepcja realizacji tej linii nie tylko nie równowagi rozwoju, ale wręcz przeciwnie – zmniejsza relacje biegnące w sąsiedztwie województwa, łączące Warszawę/CPK z Trójmiastem i Poznaniem, a więc ośrodkami, które zawsze były połączone z Warszawą znacznie korzystniej (szybciej i z pomocą nowoczesniejszej infrastruktury), niż Bydgoszcz i Toruń.

Sejmik Województwa Kujawsko-Pomorskiego bardzo sceptycznie ocenia plany wykorzystania obecnej linii kolejowej nr 18 na odcinku z Włocławka, przez Toruń i Bydgoszcz, do Naka nad Notecią. Jut tylko konieczność przeprowadzenia linii nad Jeziorem Włocławskim wydaje się inwestycją bardzo trudną do realizacji ze względów środowiskowych, ekonomicznych oraz technicznych, a połączenie to jest niezbędne dla włączenia Włocławka, Torunia i Bydgoszczy do sieci połączeń. Pod znakiem zapytania stawia to woły realizację połączenia z Warszawy przez województwo kujawsko-pomorskie w kierunku Kozłowa i Kołobrzega. Wykorzystanie linii nr 18, jako elementu Kolei Dużych Prędkości oznaczałoby konieczność jej udzielenia z przewozami regionalnymi oraz przewozami towarowymi, co będzie nieuchronnie skutkowało bardzo niskimi prędkościami oraz redukcją połączeń regionalnych. Oznacza to, że realizacja tej inwestycji, zgodnie z przyjętym wariantem, nie tylko nie da województwu nowych impulsów wynikających z poprawy dostępności, ale wręcz przeciwnie – pogorszy dostępność w stosunku do pozostałych regionów i zdegraduje komunikację wewnątrzregionalną.

Sejmik Województwa Kujawsko-Pomorskiego podziela obawy i negatywne oceny samorządów innych części w przebiegu planowanej linii, w tym wyrażone, w związku z zakończeniem w górnym konsultacji dla odcinka Sochaczew-Lipno, w formie uchwał rad, stanowisk, apelów (gminy): Fabiński, Włocławek, miasto Włocławek). Tak jednoznaczny sprzeciw wyrażony na poziomie lokalnym wskazuje na niewystarczające rzetelne rozpoznanie uwarunkowań oraz błędne obrzuty szczegółowe rozwiązania projektowe, kolidujące z interesami rozwojowymi tych obszarów, dezergetyzujące lokalne społeczności, dzielące przestrzeń, niszczące infrastrukturę, a nieradko wymuszające wyburzenie budynków mieszkalnych. Sejmik Województwa Kujawsko-Pomorskiego jest zaniepokojony rozpatrywaniem wariantów przebiegu linii kolidujących z planami rozwoju przestrzennego miasta Włocławek – jest to miasto o bardzo dużym znaczeniu w sieci osadniczej województwa kujawsko-pomorskiego i jego potencjał ma wpływ na konkurencyjność regionu, więc sygnalizowane przez Radę Miasta Włocławek zagrożenia nie mogą być bagatelizowane.

Sejmik Województwa Kujawsko-Pomorskiego apeluje o wstrzymanie aktualnie prowadzonych prac i powrót do dyskusji o przebiegu trasy, sprzeczny nr 1, a więc linii łączącej CPK z Trójmiastem. Zarząd Województwa Kujawsko-Pomorskiego brał czynny udział w konsultacjach przebiegu tej linii, zgłaszając kilka propozycji, z których każda bardzo dobrze wpisuje się w ideę rozwoju Kolei Dużych Prędkości w Polsce, a jednocześnie pozwala na czerpanie korzyści rozwojowych wynikających z tej inwestycji także dla województwa kujawsko-pomorskiego. Motywem jest wskazanie przebiegu uwzględniającego ponowne włączenie w sieć KDP Grudziądz, ale jednocześnie włączenie innych największych ośrodków. Eventualne opóźnienie realizacji tej linii zostanie zrekompensowane przez nadanie impulsów znacznej części województwa kujawsko-pomorskiego, zamieszkiwanego przez kilkanaście tysięcy mieszkańców, którzy przy pozostawieniu bieżącego wariantu będą jej pozbawieni.

Jednocześnie Sejmik Województwa Kujawsko-Pomorskiego deklaruje włączenie podległych jednostek w prace planistyczne oraz gwarantuje wskazane rozwiązania akceptowanych społecznie, w przeciwnym razie do niedawno konsultowanego projektu.

Przewodniczący Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego
Elżbieta Pienkwa

Oraz:

- 1) Prezes Rady Ministrów Mateusz Morawiecki,
- 2) Parlamentarzyści Województwa Kujawsko-Pomorskiego,
- 3) Pełnomocnik Rządu ds. Centralnego Portu Komunikacyjnego Marcin Horal,
- 4) Wojewoda Kujawsko-Pomorski Mikołaj Bogdanowicz,
- 5) Kujawsko-Pomorska Wojewódzka Rada Dialogu Społecznego,
- 6) Prezes Zarządu Spółki Centralny Port Komunikacyjny Sp. z o.o. Mikołaj Wild.

STANOWISKO
SEJMIKU WOJEWÓDZTWA KUJAWSKO-POMORSKIEGO
z dnia 26 czerwca 2023 r.

w sprawie konieczności zmiany koncepcji budowy linii Kolei Dużych Prędkości realizowanych jako inwestycja kolejowa Centralnego Portu Komunikacyjnego na terenie województwa kujawsko-pomorskiego

Sejmik Województwa Kujawsko-Pomorskiego domaga się uwzględnienia w koncepcji budowy Kolei Dużych Prędkości w Polsce, dodatkowej nowej linii biegnącej od planowanej linii nr 5 (łączącej CPK przez Płock i Grudziądz z Trójmiastem) przez Włocławek i Toruń do Bydgoszczy. Nowa linia pozwoli na realizację w najwyższym standardzie na całej trasie, relacji Warszawa/Centralny Port Komunikacyjny – Włocławek – Toruń – Bydgoszcz.

Linia ta zapewni trzem największym ośrodkom miejskim województwa, dostępność adekwatną do ambicji rozwojowych regionalnej społeczności, ale także przyczyni się do realizacji krajowych założeń równowagi rozwoju w ujęciu regionalnym. Bydgoszcz, Toruń, Włocławek oraz ściśle z nimi powiązane obszary podmiejskie zamieszkiwane są przez ponad 900 tys. mieszkańców. Jest to prawie połowa ludności województwa i około 2,5% ludności Polski. Wpominane miasta należą do kategorii głównych ośrodków przemysłowych i usługowych w skali kraju, stanowią zauważalny wkład do PKB, a poprzez podatki PIT i CIT generowane na ich terenie, także do budżetu Państwa. Są miastami ważnymi dla harmonijnego rozwoju społeczno-gospodarczego kraju.

Sejmik Województwa Kujawsko-Pomorskiego uważa więc, że potencjał, rola i znaczenie Bydgoszczy, Torunia i Włocławka w krajowym systemie społeczno-gospodarczym, w pełni uzasadniają dążenie do objęcia tych miast siecią kolei najwyższej rangi. Jednocześnie spójny obszar o dużym potencjale rozwojowym, który tworzą, generować będzie znaczące potoki ruchu, wzmacniające ekonomiczną zasadność realizacji sieci kolei dużych prędkości w Polsce. Relacja Warszawa/CPK – Włocławek – Toruń – Bydgoszcz może być jedną z najbardziej efektywnych składowych w całej sieci linii kolejowych w Polsce, licząc potencjalnych użytkowników. Podkreśla się, że linia ta może zostać wytyczona w korzystnych już istniejącej infrastruktury transportowej, co minimalizuje nagatywne oddziaływanie społeczne i środowiskowe tej inwestycji. We wszystkich trzech ośrodkach budowa linii będzie silnym czynnikiem miastotwórczym – przyczyniając się do unowocześnienia ich struktury funkcjonalno-przestrzennej, nadania nowych funkcji, wzrostu atrakcyjności dla zamieszkania i prowadzenia działalności gospodarczych, wzmocnienia potencjału dla obsługi całego województwa.

Według aktualnych zamierzeń inwestycyjnych Spółki CPK sp. z o.o., obsługa miast stołecznych województwa kujawsko-pomorskiego odbywać ma się poprzez zmodernizowaną linię kolejową nr 18 (łączyć Warszawę z Trójmiastem), Sejmik Województwa Kujawsko-Pomorskiego uważa, że realizacja takiej nie może być zaakceptowana zarówno ze względów funkcjonalnych (relatywnie niska prędkość szlakowa nieprzekraczająca po modernizacji 160 km/h oraz brak możliwości bezkolizyjnego łaczenia ruchu pasażerskiego w ramach KDP), pasażerskiego w przewozach regionalnych oraz ruchu towarowego), jak też wizerunkowych (linia o tak niskiej randze deprecjonuje obydwa ośrodki stołeczne na tle pozostałych stołec województw, znacząco obniżając ich konkurencyjność).

Dlatego też, przyjmując z zadowoleniem uwzględnienie Grudziądz w sieci linii Kolei Dużych Prędkości w ramach relacji Warszawa/CPK – Trójmiasto, Sejmik Województwa Kujawsko-Pomorskiego apeluje o realizację wskazanej dodatkowej linii, w najwyższym

standardzie (tj. zgodnie z deklarowanymi założeniami realizacji KDP dla nowych linii – nawet powyżej 300 km/h), która zapewni właściwą obsługę trzech największych ośrodków miejskich województwa. Jednocześnie Sejmik Województwa Kujawsko-Pomorskiego zwraca uwagę na zasadność weryfikacji aktualnych planów dotyczących obsługi na pomocowej Kolei Dużych Prędkości północno-zachodniej Polski. W szczególności poddaje się pod rozważenie celowość wytyczenia relacji Warszawa/CPK – Szczecin z wykorzystaniem postuluowanej linii z Włocławka do Bydgoszczy, poprzez jej przedłużenie w kierunku Szczecina przez Piłę i Stargard. Taką relacją nie tylko zapewni najszybsze połączenie Szczecina z CPK oraz Warszawą ale także nada impulsy rozwojowe tej części kraju, która wciąż należy do obszarów niewystarczająco obsługiwanych przez infrastrukturę kolejową. Propozycja linii z Włocławka przez Toruń do Bydgoszczy, jak też koncepcja jej przedłużenia do Szczecina, bardzo dobrze realizują założenia Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku, tj. „wyeliminowanie szara rozwojowych regionów w oparciu o zapewnienie zintegrowanej i włączonej powiązanej sieci transportowej, służącej konkurencyjności gospodarce kraju”.

Jednocześnie Sejmik Województwa Kujawsko-Pomorskiego apeluje do mieszkańców, wojewodów Kujawsko-Pomorskiego, samorządów terytorialnych, parlamentarzystów, przedsiębiorców, środowiska naukowego, sektora pozarządowego oraz wszystkich pozostałych podmiotów i instytucji, o czynne wsparcie w ramach posiadanych kompetencji i możliwości, dla przedstawionej idei nowej Kolei Dużych Prędkości z Bydgoszczy przez Toruń i Włocławek do Centralnego Portu Komunikacyjnego i Warszawy.

Przewodniczący Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego
Elżbieta Pienkwa

Oraz:

- 1) Prezes Rady Ministrów Mateusz Morawiecki,
- 2) Parlamentarzyści Województwa Kujawsko-Pomorskiego,
- 3) Minister Infrastruktury Andrzej Adamczyk,
- 4) Pełnomocnik Rządu ds. Centralnego Portu Komunikacyjnego dla Rzeczypospolitej Polskiej, Sekretarz Stanu w Ministerstwie Funduszy i Polityki Regionalnej Marcin Horal,
- 5) Wojewoda Kujawsko-Pomorski Mikołaj Bogdanowicz,
- 6) Wojewoda Zachodniopomorski Zbigniew Bogucki,
- 7) Wojewoda Wielkopolski Michał Zieliński,
- 8) Marszałek Województwa Zachodniopomorskiego Olgierd Gębiewicz,
- 9) Marszałek Województwa Wielkopolskiego Marek Woźniak,
- 10) Prezydent Miasta Szczecin Piotr Krzyżek,
- 11) Prezydent Miasta Stargard Rafał Zajac,
- 12) Prezydent Miasta Piła Piotr Krzyżek Głowiński,
- 13) Prezydent Miasta Bydgoszcz Rafał Bruski,
- 14) Prezydent Torunia Michał Zaleski,
- 15) Prezydent Włocławka Marek Wojtkowski,
- 16) Prezydent Grudziądz Maciej Głomowski,
- 17) Prezes Zarządu Spółki Centralny Port Komunikacyjny Sp. z o.o. Mikołaj Wild,
- 18) Kujawsko-Pomorska Wojewódzka Rada Dialogu Społecznego



Pracodawcy
Pomorza i Kujawy

PKP 0619/08/2023

Bydgoszcz, 07.08.2023r.

Stanowisko Pracodawców Pomorza i Kujawy

w sprawie Kolei Dużych Prędkości

Planowana realizacja Kolei Dużych Prędkości i Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK), wprowadzi trwałe zmiany w strukturze funkcjonowania kraju, między innymi w zakresie konkurencyjności i rozwoju poszczególnych regionów.

Aktualne zamierzenia spółki CPK są bardzo niekorzystne dla województwa kujawsko-pomorskiego, wręcz doprowadzają do jego marginalizacji.

Poza włączeniem w sieć Kolei Dużych Prędkości miasta Grudziądz, pozostałe główne ośrodki naszego województwa – Bydgoszcz, Toruń, Włocławek, zostały całkowicie pominięte, co skutkuje ich zmarginalizowaniem w zakresie rozwoju społeczno-gospodarczego.

Przy aktualnym projekcie rozmieszczenia nowych linii kolejowych pewne jest, że województwo kujawsko-pomorskie pozbawione będzie impulsów rozwojowych, co przełoży się na utrudnione warunki funkcjonujących przedsiębiorstw, w tym na ich kłopoty funkcjonalne i rozwojowe, związane z usługami i wytwórstwem.

Zaprojektowane przebiegi nowych linii kolejowych lub ich modernizacja, z uwzględnieniem potrzeb oraz konieczności wykorzystania potencjału naszego regionu, spowoduje zrównoważenie rozwoju naszego kraju i nie zmarginalizowanie województwa zamieszkałego przez ponad 2 miliony mieszkańców.

Nie zgadzamy się by nasze firmy zostały pozbawione równych szans na ich funkcjonowanie i rozwój, żądamy uwzględnienia naszych wniosków w zakresie modernizacji przebiegu Kolei Dużych Prędkości.

Apelujemy do wszystkich instytucji, osób fizycznych i prawnych naszego regionu, o włączenie się do wspólnych działań, których efektem będzie uniknięcie marginalizacji województwa kujawsko-pomorskiego w zakresie transportu i komunikacji publicznej.

PREZES ZARZĄDU

Lukasz Głinski

Pracodawcy Pomorza i Kujawy
Związek Pracodawców
ul. Główna 44/50
85-022 Bydgoszcz
t: 52 524 04 00
www.pracodawcy-rp.pl

T +48 52 524 04 00
F +48 52 524 04 00
E: biuro@pracodawcy-rp.pl
www.pracodawcy-rp.pl