



Marszałek Województwa  
Kujawsko-Pomorskiego  
Piotr Całbecki

Toruń, 23.10.2020 r.

WPLYNEŁO  
Kancelaria Sejmiku

KS-S.0003.27.2020

23-10-2020

L.dz ..... 042 .....  
Podpis . Kelly .....(2)

Pan  
Łukasz Krupa  
Wiceprzewodniczący Sejmiku  
Województwa Kujawsko-Pomorskiego

Szanowny Panie Radny,

w odpowiedzi na zapytanie złożone pisemnie w dniu 13 października 2020 r., w sprawie działań Zarządu Województwa związanych z planowaną realizacją przez spółkę CPK/PKP/PLK połączenia kolejowego tzw. „Szprychy nr 1”, na terenie województwa kujawsko-pomorskiego uprzejmie informuję, że Zarząd Województwa Kujawsko-Pomorskiego dwukrotnie tj. we wrześniu 2019 r. oraz w marcu 2020 r., przekazał propozycje związane z wyznaczeniem nowego przebiegu kolejowych linii komunikacyjnych tworzących „Szprychę nr 1” w województwie kujawsko-pomorskim. Ponadto, przed nawiązaniem korespondencji, dnia 6 sierpnia 2019 r. w Toruniu, w ramach pierwszego etapu regionalnych konsultacji strategicznych realizowanych z inicjatywy Spółki Celowej, odbyło się spotkanie dotyczące planowanej sieci kolei dużych prędkości. W spotkaniu z przedstawicielami spółki CPK uczestniczyli m.in.: Wicewojewoda Kujawsko-Pomorski Józef Ramlau, Marszałek Województwa Kujawsko-Pomorskiego Piotr Całbecki, Wicemarszałek Województwa Kujawsko-Pomorskiego Zbigniew Ostrowski, dyrektor Departamentu Infrastruktury Drogowej i Transportu Mirosław Graczyk wraz z zastępcą Przemysławem Mazurem oraz dyrektor Departamentu Planowania Strategicznego i Rozwoju Gospodarczego Adam Stańczyk.

We wrześniu 2019 r., w ramach regionalnych konsultacji strategicznych, prowadzonych przez Spółkę CPK, Samorząd Województwa przedstawił trzy warianty przebiegu linii kolei dużych prędkości przez teren województwa kujawsko-pomorskiego:

- (I) Wariant zakładający, że główne miasta województwa byłyby obsługiwane przez dwie linie. Pierwotnie planowana w ramach Programu Kolejowego CPK linia z CPK przez Płock do Trójmiasta, została „przybliżona” do Torunia w celu zapewnienia bezpośredniej obsługi tego miasta za pomocą nowo realizowanej linii dużych prędkości. Linia została wytyczona na północ od Włocławka w kierunku Torunia, a następnie biegłaby w kierunku Grudziądza i Trójmiasta (w dużym stopniu z wykorzystaniem korytarzy istniejących linii – 27 oraz 207). Na odcinku Grudziądz – Trójmiasto proponuje się rozważenie wariantowego przebiegu na prawym lub lewym brzegu Wisły. Przebieg prawobrzeżny pozwoliłby włączyć do szybkiej komunikacji kolejowej także miasto Kwidzyn w województwie pomorskim, co byłoby dodatkowym

100. Rocznicą Powrotu  
Pomorza i Kujaw  
do Wolnej Polski

uzasadnieniem społecznym wyboru tego wariantu. Podkreślić należy, że proponowany przebieg stanowi tylko bardzo nieznaczne wydłużenie pierwotnie planowanego przebiegu z Płocka do Grudziądza (a więc także bardzo nieznaczny wzrost czasu przejazdu z CPK do Trójmiasta), a pozwala na bezpośrednie włączenie do linii około 200-tysięcznego Torunia. Na wysokości Włocławka od linii tej zostałyby zrealizowany nowy odcinek w kierunku Radziejowa, gdzie linia włączałaby się w linię 131 i z jej wykorzystaniem przez Inowrocław zapewniono by obsługę Bydgoszczy. Linia południowa (Włocławek – Inowrocław – Bydgoszcz) byłaby szczególnie uzasadniona w połączeniu z przedstawionymi w dalszej części propozycjami obsługi Środkowego Wybrzeża (Koszalin/Kołobrzeg) oraz alternatywnego połączenia do Szczecina przez Bydgoszcz (w przypadku połączenia do Szczecina rekomendowany byłby wjazd do Bydgoszczy za pomocą linii 201, co pozwoliłoby nie zmieniać kierunku biegu pociągu). Podstawową zaletą tej propozycji byłoby włączenie w sieć kolei dużych prędkości wszystkich pięciu największych miast województwa kujawsko-pomorskiego. Z punktu widzenia sprawności sieci kolejowej w kraju, warto zauważyć, że linia południowa zapewniałaby także alternatywne, awaryjne połączenie Warszawy i CPK z Poznaniem (przez Płock, Włocławek, Inowrocław i Gniezno – ostatni odcinek z wykorzystaniem już obecnie zmodernizowanej linii 353).

- (II) Wariant zakładający oparcie obsługi województwa na bazie linii opisanej w poprzednim wariantcie jako modyfikacja linii z CPK do Trójmiasta (polegająca na jej „przybliżeniu” do Torunia) z równoczesną realizacją nowego odcinka w standardzie kolei dużych prędkości z Torunia do Bydgoszczy, zapewniającego szybki dostęp z Bydgoszczy do CPK i do Warszawy. Zaletą tego wariantu jest tylko bardzo nieznaczne wydłużenie w stosunku do pierwotnie planowanego przebiegu z Płocka do Grudziądza (a więc także bardzo nieznaczny wzrost czasu przejazdu z CPK do Trójmiasta), zapewnieniu dostępności trzech największych miast województwa, które wg pierwotnej propozycji miały być obsługiwane jedynie za pomocą zmodernizowanej istniejącej linii nr 18 za pomocą linii dużych prędkości. Realizacja na odcinku Włocławek – Bydgoszcz nowej linii pozwoli także na znaczne skrócenie połączenia między CPK a Środkowym Wybrzeżem oraz pozwala realnie oceniać alternatywny wariant połączenia CPK ze Szczecinem przez Bydgoszcz.

- (III) Wariant zakładający wytyczenie nowej linii na północ od Włocławka w kierunku Torunia i Bydgoszczy, a dalej do Trójmiasta z wykorzystaniem zmodernizowanej istniejącej linii nr 131 lub nowej linii zrealizowanej w jej sąsiedztwie.

W marcu 2020 r., w związku z konsultacjami Strategicznego Studium Lokalizacyjnego Inwestycji Centralnego Portu Komunikacyjnego (SSL), oraz po zapoznaniu się z niniejszym dokumentem, przedstawiono propozycję modyfikacji przebiegu linii kolejowych tworzących „Szprychę nr 1” na terenie województwa kujawsko-pomorskiego (propozycja przebiegu w załączeniu). Wariant ten przedstawiono z uwagi na bardzo niekorzystne potraktowanie województwa w zakresie wyznaczenia korytarza relacji północ-południe (propozycji obsługi przy wykorzystaniu kolei dużych prędkości zaledwie jednego z pięciu największych miast regionu – Grudziądza) oraz ze względu na brak odpowiedzi, a także nieuwzględnienie żadnych z proponowanych wcześniej rozwiązań. Uważa się, że modyfikacja przebiegu linii kolejowych, zgodnie ze wskazaniem, spowoduje osiągnięcie znacznie większych korzyści społecznych, większej integralności i spójności w ujęciu krajowym oraz zapewni realizowanie interesów rozwojowych województwa kujawsko-pomorskiego. Ta propozycja gwarantuje także duże potoki ruchu w ujęciu wewnątrzwojewódzkim, ponieważ sprzyja integrowaniu transportu publicznego na jego terenie. Można się więc spodziewać wyraźnie wysokiej efektywności ekonomicznej tak wytrasowanej linii.

W sierpniu 2020 r. opublikowano raport z konsultacji społecznych projektu dokumentu „Strategiczne Studium Lokalizacyjne Inwestycji Centralnego Portu Komunikacyjnego”. Do uwag zgłoszonych przez Samorząd Województwa Kujawsko-Pomorskiego odniesiono się w opisie stanowiska CPK, str. 28 Raportu SSL – Uwag i Wniosków dot. LP. 5. Ciąg nr 1, linia 5, arkusze 3-5, odcinek Włocławek – Grudziądz. Postulat nie został przyjęty jako podstawa do korekty granic korytarza inwestycji kolejowych, ale warianty przebiegu będą jeszcze przedmiotem szeregu analiz prowadzonych na etapie studium wykonalności.

Biorąc pod uwagę znaczenie przebiegu linii kolejowych tworzących „Szprychę nr 1” dla rozwoju województwa kujawsko-pomorskiego oraz dla kształtowania jego układu komunikacyjnego, Zarząd Województwa, chcąc zapobiec wykluczeniu komunikacyjnemu województwa, w tym w szczególności jego głównych ośrodków, będzie konsekwentnie podejmował starania na rzecz realizacji przebiegu linii kolejowych zgodnie z interesem naszego regionu.

Z poważaniem

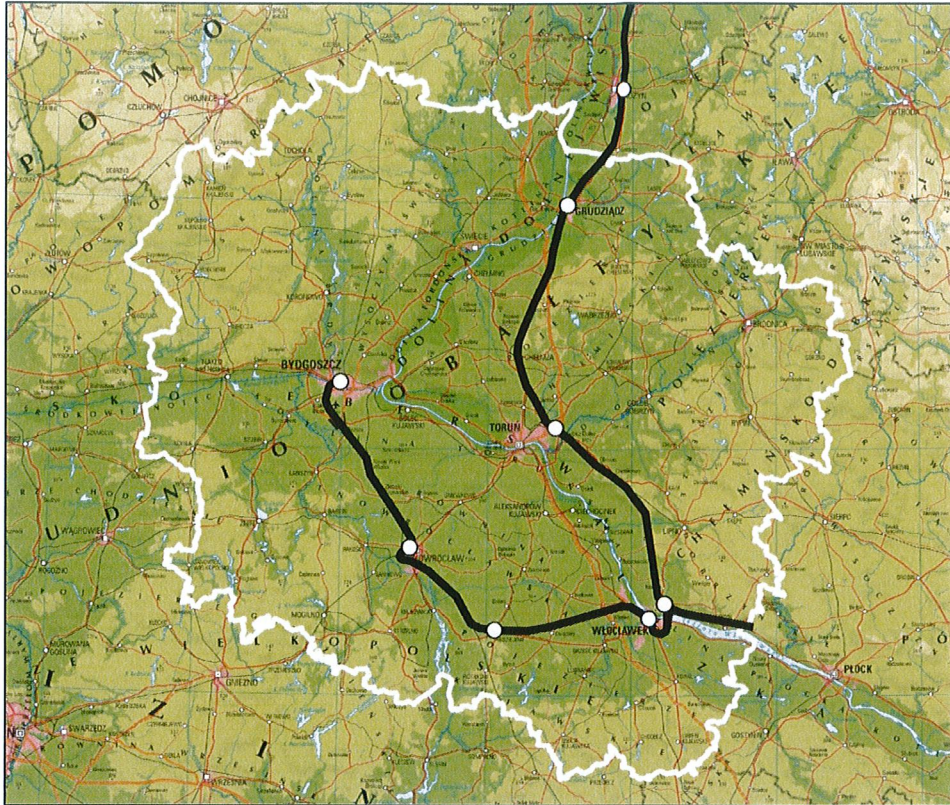
  
z up. Marszałka Województwa (1)  
**Zbigniew Ostrowski**  
Wicemarszałek Województwa

Załączniki:

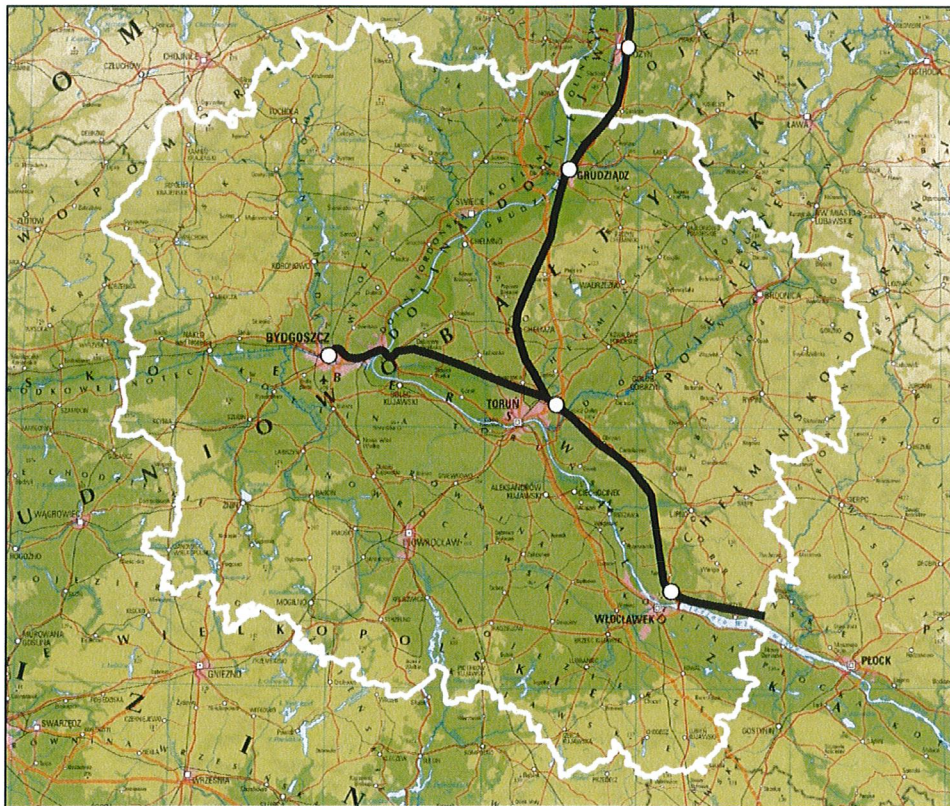
1. Propozycje przebiegu linii kolei dużych prędkości na terenie województwa kujawsko-pomorskiego przedstawione w ramach regionalnych konsultacji strategicznych - trzy warianty
2. Propozycja przebiegu linii kolei dużych prędkości na terenie województwa kujawsko-pomorskiego zgłoszona w ramach konsultacji Strategicznego Studium Lokalizacyjnego

Otrzymują:

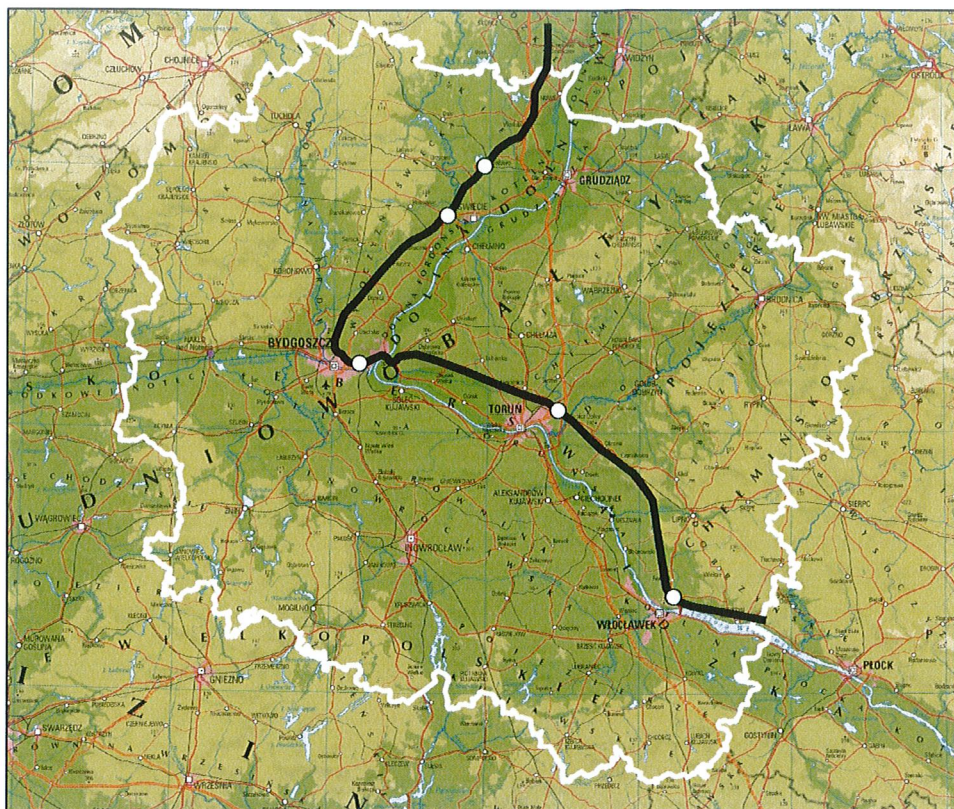
1. Adresat
2. Pani Elżbieta Piniewska, Przewodnicząca Sejmiku Województwa Kujawsko-Pomorskiego
3. KS-S. aa
4. PG-I-P aa.



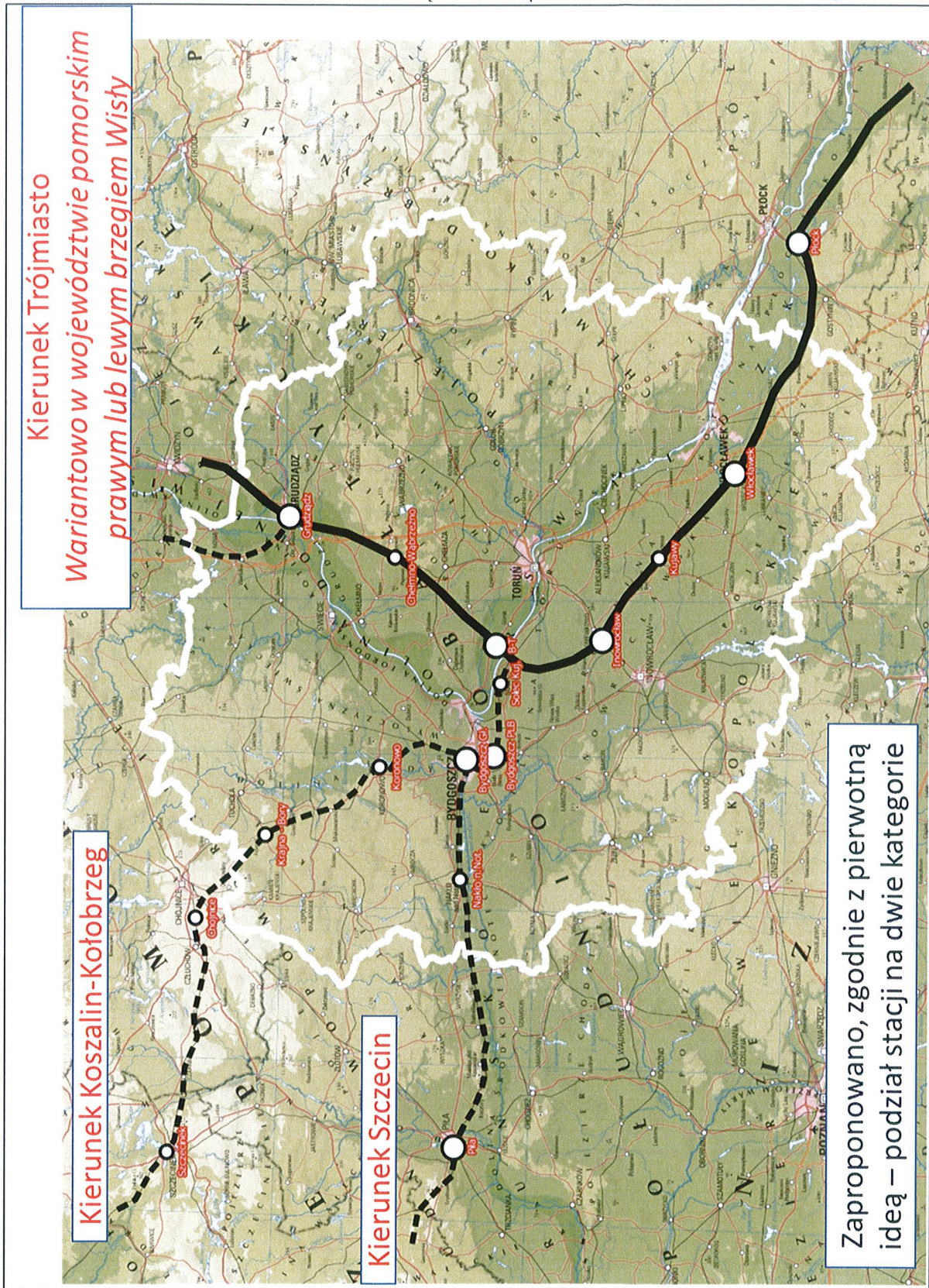
Przebieg wariantu rekomendowanego (I).



Przebieg wariantu rekomendowanego (II)



Przebieg wariantu rekomendowanego (III)



**Kierunek Trójmiasto**  
**Wariantowo w województwie pomorskim**  
**prawym lub lewym brzegiem Wisły**

**Kierunek Koszalin-Kołobrzeg**

**Kierunek Szczecin**

**Zaproponowano, zgodnie z pierwotną**  
**idea – podział stacji na dwie kategorie**