Marszałek Województwa
Kujawsko-Pomorskiego
Piotr Całbecki

Toruń, 12.10.2026 r.

Dot.: KS-II-S.0003.34.2026

WPŁYNĘŁO
Kancelaria Sejmiku
16. 10. 2026
Ilość zał. 452/2026
Podpis

Pan
Marek Gralik
Radny Województwa
Kujawsko-Pomorskiego

Szanowny Panie Radny,

odpowiadając na zapytanie z dnia 2 października 2026 roku w sprawie udostępnienia wszelkiej korespondencji, materiałów, opracowań oraz opinii wysyłanych do Centralnego Portu Komunikacyjnego Sp. z o.o. (Port Polska) i Ministerstwa Infrastruktury w załączeniu przekazuję przedmiotową korespondencję.

Z wyrazami szacunku

Załączniki:

1. Pismo znak: PR-II.1610.8.2026
2. Pismo znak: PR.1610.17.2025
3. Pismo znak: PI-II.8062.2.2024

Toruń, 24 sierpnia 2026 r.

PR-II.1610.8.2026

Pan
Marcin Michalski
p.o. Prezesa Zarządu
Centralnego Portu
Komunikacyjnego Sp. z o. o.

Szanowny Panie Prezesie,

w związku z trwającymi pracami nad wyborem wariantu inwestorskiego przebiegu linii kolejowych nr 5 i 242 na odcinkach Grochowalsk – Grudziądz – Warlubie oraz Grudziądz – Gdańsk, zwracam się do Pana z uprzejmą prośbą o rozważenie postulatów mieszkańców wsi Annowo z powiatu grudziądzkiego, zgodnie z załączonym stanowiskiem.

Podzielam przedstawioną argumentację Pani Prezes Michaliny Przybylskiej. W rejonie tym znajdują się rozległe obszary gleb wysokiej przydatności, których uprawa stanowi, w wielu przypadkach jedyny dochód rodzin tam zamieszkujących. Jeśli istnieje możliwość wyboru wariantu, dzięki któremu zachowana zostanie zwartość tych terenów rolnych, a dodatkowo uchroni to mieszkańców Annowa przed koniecznymi przesiedleniami, to jako marszałek województwa apeluję o rozważenie dokonania takiej decyzji.

W przypadku konieczności kontaktu pozostaję otwarty na współpracę.

Z poważaniem

MARSZAŁEK WOJEWÓDZTWA

Piotr Całbecki

Do wiadomości:
1. Pan Ryszard Kierzek – Prezes Kujawsko-Pomorskiej Izby Rolniczej.

Dyrektor
Departamentu Planowania Strategicznego
i Współpracy Regionalnej (1)
Adam Stańczyk

Marszałek Województwa
Kujawsko-Pomorskiego
Piotr Całbecki

Toruń, 24.06.2025 r.

PR.1610.17.2025

Pan
Filip Czernicki
Prezes Zarządu Centralnego Portu
Komunikacyjnego

Pan
Piotr Wyborski
Prezes Zarządu PKP
Polskich Linii Kolejowych S.A.

Szanowni Panowie Prezesi,

z uwagą i zrozumieniem przyjąłem formułę szerokiej prezentacji zamierzeń rozwojowych dotyczących systemu zintegrowanego transportu kolejowego w odniesieniu zarówno do propozycji rozważenia struktury tras linii kolejowych, jak i propozycji Horyzontalnego Rozkładu Jazdy 2025 (HRJ2025). Dlatego też doceniając wagę warsztatów przeprowadzonych wspólnie przez spółki Centralny Port Komunikacyjny oraz Polskie Koleje Państwowe Polskie Linie Kolejowe S.A. w dniu 11 marca w Urzędzie Marszałkowskim Województwa Kujawsko-Pomorskiego w Toruniu oraz odnosząc się do raportu je podsumowującego („Raport ze spotkania w fazie warsztatowo-konsultacyjnej projektu Zintegrowanej Sieci Kolejowej w województwie kujawsko-pomorskim"), pragnę przedstawić najważniejsze potrzeby Województwa w obszarze rozwoju sieci kolejowej i jej spójności z siecią krajową, a także odnieść się do projektu Horyzontalnego Rozkładu Jazdy 2035 (dalej HRJ2035).

Są to uwagi o charakterze „strategicznym", odnoszącym się do wpływu transportu kolejowego na budowę konkurencyjności (poprzez wykorzystanie potencjału rozwoju gospodarczego regionu) i zapewnienia wysokiej jakości życia mieszkańców Województwa Kujawsko-Pomorskiego (poprzez dobry dostęp w transporcie międzyregionalnym), a także do kształtowania zrównoważonego rozwoju Województwa. Proponowane rozwiązania

dotyczące rozwoju transportu kolejowego mają również ważny wymiar związany z kwestiami bezpieczeństwa z racji usytuowania w Województwie ważnych instytucji w sferze obronności o charakterze krajowym i międzynarodowym.

Dlatego też ustalenia HRJ 2035, że w relacjach z Warszawą ośrodki stołeczne Województwa Kujawsko-Pomorskiego będą obsługiwane za pomocą linii pospiesznej, a nie linii ekspresowej, nie mogą być zaakceptowane. Oprócz uwzględnienia kwestii standardu obsługi, a tym samym wpływu na warunki rozwoju gospodarczego, a także na standard życia mieszkańców Województwa, trzeba uwzględniać także, bardzo ważne dla jego rozwoju, kwestie wizerunkowe - związane z postrzeganiem Województwa oraz jego stolic jako miejsc dobrze dostępnych. W takiej formie, w jakiej jest to proponowane w HRJ2035, zarówno Bydgoszcz, jak i Toruń są traktowane oraz przedstawiane jako ośrodki (a Województwo - jako region) na tyle nieistotne z punktu widzenia harmonijnego (zrównoważonego) rozwoju Państwa Polskiego, że nie uważa się za zasadne obsłużenie ich za pomocą najwyższej kategorii połączeń. Ma to miejsce pomimo niezwykle sprzyjających uwarunkowań ekonomicznych - przede wszystkim bardzo dużej liczby mieszkańców w stosunku do długości linii. Tylko na terenie Województwa miejscowości ze stacjami: Bydgoszcz, Solec Kujawski, Toruń, Aleksandrów Kujawski (pośrednio Ciechocinek), Włocławek - mają łącznie ponad 660 tys. mieszkańców, a ich bezpośrednie otoczenie to znacznie ponad 250 tys. mieszkańców. Takie ujęcie ma miejsce także pomimo obserwowanej od lat dużej skali ruchu w relacji z Województwa Kujawsko-Pomorskiego do Warszawy. Budzi to mój głęboki sprzeciw i niezgodę. Spośród ośrodków wojewódzkich, poza Bydgoszczą i Toruniem, tylko Gorzów Wielkopolski, Opole i Olsztyn będą pozbawione ekspresowego połączenia ze stolicą Polski. Przy czym dla Opola dostępność ta będzie zapewniona z przesiadką we Wrocławiu lub Katowicach. Dodatkowo należy zauważyć, że według HRJ 2035 linie ekspresowe będą realizowane jako połączenia Kolei Dużych Prędkości (KDP) oraz jako połączenia konwencjonalne (co znajduje swoje odzwierciedlenie w numeracji linii w HRJ), a to oznacza, że linie pospieszne będą de facto stanowić dopiero trzecią co do standardu/rangi/prestiżu kategorię połączeń.

Nieuwzględnienie Bydgoszczy i Torunia w sieci połączeń ekspresowych z Warszawą i z Centralnym Portem Komunikacyjnym (CPK) będzie miało bardzo wymierny skutek w postaci znacznie gorszej dostępności Województwa Kujawsko-Pomorskiego dla potencjalnych podróżnych. W przypadku linii ekspresowych przyjęta jako punkt wyjścia

częstotliwość tras pociągów w rdzeniu sieci złożonym z linii dużych prędkości, tj. między Warszawą a Katowicami, Krakowem, Łodzią, Wrocławiem lub Poznaniem, będzie wynosiła 30 minut. W pozostałych relacjach będzie to 1 godzina lub – jak dla relacji Warszawa – Trójmiasto – 1 godz. z dogęszczeniem. W segmencie pośpiesznym przyjęto, że bazową minimalną częstotliwością kursowania pojedynczej linii komunikacyjnej będzie 2 godz. Oznacza to, że Bydgoszcz i Toruń zostaną na trwale spozycjonowane jako ośrodki o znacznie gorszej dostępności w relacji z Warszawą i z CPK, niż pozostałe najważniejsze ośrodki – stolice województw. W sposób oczywisty wpłynie to na postrzeganie atrakcyjności Bydgoszczy i Torunia dla tych dziedzin, w których łatwa dostępność ma kluczowe znaczenie, a tak jest w przypadku nowoczesnych usług, nauki, szkolnictwa wyższego, badań i wdrożeń, instytucji kultury, sztuki i rozrywki, wyspecjalizowanych placówek medycznych, centrów targowo-wystawienniczych, organizacji wszelkiego rodzaju wydarzeń o znaczeniu ponadregionalnym, czy funkcji decyzyjnych. Dotyczy to zwłaszcza instytucji publicznych o znaczeniu ponadregionalnym czy siedzib firm o znaczeniu krajowym lub globalnym, ale także usytuowanych w Kujawsko-Pomorskiem instytucji o znaczeniu militarnym, istotnych w wymiarze nie tylko krajowym, ale także ze względu na zobowiązania sojusznicze w ramach NATO. Takie ustalenie HRJ 2035 stworzy, a następnie utrwali układ, w którym za kreowanie rozwoju Polski odpowiadać będzie tylko 6-7 największych ośrodków, które będą doskonale zsieciowane komunikacyjnie, a dostęp pomiędzy nimi będzie całkowicie swobodny (przy takcie 30-minutowym). Pozostałe ośrodki regionalne będą dzielić się na te, które przy takcie godzinnym i połączeniach ekspresowych mogą być postrzegane jako atrakcyjne dla niektórych działalności centrotwórczych, oraz te, które przy takcie dwugodzinnym i połączeniach tylko pospiesznych, będą ośrodkami całkowicie wykluczonymi. W tej ostatniej kategorii spozycjonowano Bydgoszcz i Toruń. Planowany kształt HRJ 2035 nie tylko więc nie sprzyja policentrycznemu rozwojowi kraju, ale wręcz mu szkodzi, polaryzując regiony poprzez kształt sieci (kierunki), rangę (standard) i częstotliwość oferowanych połączeń. Także to założenie budzi mój głęboki sprzeciw, nie tylko ze względu na dyskryminowanie Województwa Kujawsko-Pomorskiego w tworzeniu warunków dla harmonijnego rozwoju w ramach Państwa Polskiego, ale także dlatego, że nie znajduje żadnego racjonalnego uzasadnienia. Dlatego też uważam za konieczne dokonanie rewizji projektu HRJ 2035, polegającej na obsłudze relacji Warszawa – CPK – Włocławek – Toruń – Bydgoszcz za pomocą połączenia ekspresowego.

Z punktu widzenia interesów rozwojowych Województwa Kujawsko-Pomorskiego za niedopuszczalne uważam także utrzymywanie stanu wykluczenia Grudziądza z połączeń, które powinny być organizowane przez Ministerstwo Infrastruktury (czyli de facto przyjmowanego złożenia trwałego położenia Grudziądza poza siecią połączeń o znaczeniu międzyregionalnym). Takie ustalenie HRJ 2035 wskazuje, że Grudziądz pozostanie przez kolejne dekady jednym z największych polskich miast, które nie są obsłużone w sieci połączeń międzyregionalnych. Jeśli uwzględni się rosnące znaczenie transportu kolejowego dla zapewnienia dostępności komunikacyjnej (między innymi w obliczu kształtowania prośrodowiskowych postaw ludności w korzystaniu z transportu w związku ze zmianami klimatycznymi), brak dostępności w kolejowym transporcie międzyregionalnym jest działaniem niezwykle silnie ograniczającym atrakcyjność miasta dla zamieszkania i prowadzenia działalności gospodarczych. W sporządzanych obecnie dokumentach kształtujących kierunki rozwoju Polski (Koncepcja Rozwoju Kraju 2050 oraz Średniookresowa Strategia Rozwoju Kraju 2035), Grudziądz jest pozycjonowany na IV poziomie hierarchicznym miast, to znaczy wśród ośrodków, które mają znaczenie w kontekście rozwoju całego kraju – miasto jest uznawane za istotne dla zachowania policentrycznego rozwoju Polski. Jednym z podstawowych instrumentów wzmacniania policentryczności powinno być zapewnianie dobrej dostępności, co nadaje zwłaszcza mniejszym ośrodkom impulsy dla dalszego trwania, a nawet rozwoju. Wyłączenie Grudziądza z połączeń międzyregionalnych de facto oznacza więc nierespektowanie założeń rozwoju Polski oraz skazywanie miasta na postępującą peryferyzację.

Odnosząc się więc do projektu Horyzontalnego Rozkładu Jazdy 2035, proszę o rozważenie wprowadzenia następujących zmian/uzupełnień:

1. Jako absolutnie niezbędne uważam ustanowienie połączenia ekspresowego łączącego Bydgoszcz, Toruń i Włocławek z Warszawą. Proponuję linię ekspresową ze Szczecina przez Piłę, Bydgoszcz, Toruń, Włocławek, CPK do Warszawy. Zwracam uwagę, że linia ta może być połączona (przedłużona) w kierunku zachodnim z Berlinem (jako kolejne połączenie Polski ze stolicą Niemiec) oraz niemieckimi portami nad Morzem Bałtyckim i Morzem Północnym (np. jako alternatywny korytarz do Hamburga – wzmocnienie korytarza TEN-T Morze Północne – Morze Bałtyckie), a w kierunku wschodnim z Białymstokiem lub Lublinem.

2. Niezwykle istotne jest ustanowienie połączenia ekspresowego łączącego Gdynię z Berlinem przez teren województwa kujawsko-pomorskiego. Proponuję następujący przebieg linii: Gdynia – Bydgoszcz – Inowrocław – Poznań – Berlin i realizację przynajmniej 4 par połączeń we wskazanej bezpośredniej relacji.
3. Proponuję przełożenie relacji P11 na odcinku Gdańsk – Bydgoszcz z obecnej przez Tczew - Laskowice Pomorskie na relację przez Tczew - Wierzchucin, a relacji P07 z obecnej Gdynia – Kościerzyna – Bydgoszcz na relację Gdynia – Tczew – Malbork – GRUDZIĄDZ – Laskowice Pomorskie – Bydgoszcz.
4. Proponuję przeniesienie linii P04 oraz P05 na odcinku Warszawa – Poznań z przebiegu przez Konin (Warszawa – Kutno – Konin – Poznań), na dużo bardziej uzasadniony społecznie (znacznie większa liczba obsługiwanych mieszkańców) przebieg przez Włocławek, Toruń i Inowrocław (Warszawa – Kutno – Włocławek – Toruń - Inowrocław – Poznań).

Horyzontalny Rozkład Jazdy 2035 przewiduje konieczność zorganizowania autobusowych połączeń dowozowych, zapewniających ich włączenie w system krajowych połączeń dalekobieżnych. W województwie kujawsko-pomorskim dotyczy to powiatów: chełmińskiego, golubsko-dobrzyńskiego, sępoleńskiego, świeckiego (choć jest tu niekonsekwencja, bo powiat świecki posiada stację węzłową Laskowice Pomorskie leżącą w pobliżu Świecia), żnińskiego. Generalnie założenie, że obszary leżące poza przebiegiem linii kolejowych należy łączyć z węzłami kolejowymi transportem autobusowym, uważam za słuszne, ale niezbędne jest sprecyzowanie założeń uszczegóławiających, które pozwolą na weryfikację wykonalności tej idei. Niezbędne jest zwłaszcza wskazanie: kto będzie organizatorem transportu dowozowego, na bazie jakich stacji „dowozowych" zamierza się rozwijać obsługę poszczególnych obszarów, jaka powinna być częstotliwość tych połączeń w relacji do połączeń kolejowych (czy każde będzie obsługiwane przez dowóz), czy od strony organizacyjnej i taryfowej taki transport autobusowy będzie traktowany jako „transport kolejowy"? Uwzględniając dotychczasowe doświadczenia województw w zakresie finansowania transportu autobusowego, konieczne jest również określenie zasad i mechanizmów wsparcia – dofinansowania takich przewozów, traktując je jako zapewnienie dopływu podróżnych do sieci linii kolejowych. Dopiero znajomość tych założeń pozwoli na ustosunkowanie się do proponowanego transportu autobusowego dowozowego.

Niezależnie od powyższych uwag dotyczących planów organizacji transportu międzyregionalnego w ramach idei HRJ 2035, pragnę zwrócić uwagę na zasadność realizacji na terenie Województwa Kujawsko-Pomorskiego inwestycji istotnych dla funkcjonowania spójnego systemu transportu kolejowego w kraju. Proponowane poniżej inwestycje przyczynią się równocześnie do realizacji celów rozwojowych Polski i Województwa, znacząco poprawiając dostępność międzyregionalną i spójność wewnętrzną:

1. Wprowadzenie 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 – docelowo z jej przedłużeniem do Szczecina przez Piłę. Na tym etapie zgłaszam postulat wprowadzenia nowej linii do programu inwestycji kolejowych znaczenia krajowego w zakresie kolei dużych prędkości, bez przesądzania jej szczegółowego przebiegu. Jednocześnie zgłaszam wolę i gotowość wsparcia prac mających na celu wytrasowanie optymalnego przebiegu w sposób minimalizujący oddziaływania środowiskowe i akceptowany społecznie. Wstępnie sugeruję, bo było to przedmiotem dyskusji prowadzonych w latach 2023-2024 w Województwie (i zyskało szeroka aprobatę środowisk w niej uczestniczących), rozważenie przebiegu proponowanej linii, na odcinku od Włocławka do Torunia, w korytarzu istniejącej linii kolejowej nr 18, a w dalszym przebiegu do Bydgoszczy, na północnym brzegu rzeki Wisły, co umożliwi lokalizację stacji w rejonie centrum miasta Torunia oraz dobrą obsługę dużej liczby mieszkańców Bydgoszczy (stacja także w dzielnicy Fordon).
2. W przypadku podjęcia decyzji o rewizji przebiegu tzw. „szprychy północnej KDP" (linia nr 5 - CPK/Warszawa – Trójmiasto) zgłaszam wolę i gotowość wsparcia prac mających na celu wytrasowanie nowego przebiegu w sposób, który w większym stopniu, niż obecna propozycja, będzie realizował interes obsługi mieszkańców Województwa Kujawsko-Pomorskiego. Obecny przebieg linii nr 5 nie tylko nie realizuje interesów rozwojowych Województwa, ale też budzi bardzo duże sprzeciwy społeczne. Warunkiem sine qua non przy modyfikacji przebiegu „szprychy północnej" jest obsługa przez nią miasta Grudziądz. Niezależnie od kierunków ewentualnej rewizji przebiegu tzw. „szprychy północnej" podkreślam, że obydwa miasta stołeczne Województwa muszą być dostępne za pomocą linii dużych prędkości nowo realizowanej, a nie modernizowanej, linii kolejowej nr 18,

bo tylko takie ujęcie w sposób prawidłowy zrealizuje potrzeby w zakresie skomunikowania Województwa z Warszawą oraz Centralnym Portem Komunikacyjnym.

3. Zgłaszam postulat realizacji nowej linii kolejowej, w relacji Trzciniec – Solec Kujawski, stanowiącej południową obwodnicę kolejową Bydgoszczy, łączącą linie kolejowe nr 131 i nr 18. Nowa, zelektryfikowana linia zoptymalizuje możliwość realizacji połączeń w bydgoskim węźle kolejowym, stworzy dobre warunki dla rozwoju kolei metropolitalnej, obsłuży port lotniczy w Bydgoszczy (przystanek w bezpośrednim sąsiedztwie terminala pasażerskiego, możliwość obsługi cargo) oraz zapewni dobrą dostępność dla parku przemysłowo-technologicznego wraz z możliwością rozwoju logistyki. Ze względu na znaczenie Bydgoszczy w systemie obronności kraju, linia będzie istotna także z tego względu.
4. Zgłaszam postulat elektryfikacji linii kolejowych obsługujących Grudziądz: odcinka Laskowice Pomorskie – Grudziądz (linia kolejowa nr 208), linii Malbork – Grudziądz – Toruń (linia kolejowa nr 207) oraz odcinka Grudziądz – Brodnica (linia kolejowa nr 208). W przypadku linii Malbork - Toruń oraz Laskowice Pomorskie – Grudziądz zasadne jest rozważenie docelowej realizacji drugiego toru.
5. Zgłaszam postulat elektryfikacji linii kolejowej nr 208 co najmniej na odcinku Wierzchucin – Tuchola, z rozważeniem przedłużenia zarówno w kierunku Chojnic, jak i Laskowic Pomorskich. Wraz z modernizacją linii nr 201 pojawi się możliwość i zasadność realizacji połączeń regionalnych z Bydgoszczy w kierunku Tucholi i Chojnic w trakcji elektrycznej. Elektryfikacja linii na całej długości (Chojnice – Tuchola – Laskowice Pomorskie – Grudziądz – Brodnica) utworzy potencjalnie bardzo atrakcyjny ciąg dla połączeń pasażerskich.
6. Zgłaszam postulat przywrócenia ruchu na linii kolejowej nr 356 Bydgoszcz – Poznań, co wymaga gruntownej przebudowy linii na odcinku od Bydgoszczy do Wągrowca oraz elektryfikacji linii w całym jej przebiegu. Zarówno w województwie wielkopolskim, jak i kujawsko-pomorskim, linia może pełnić rolę przede wszystkim dowozową do obydwu miast wojewódzkich (na odcinku Wągrowiec – Poznań już taką rolę pełni), ale może stanowić także alternatywę dla obecnego połączenia Bydgoszczy i Poznania przez Inowrocław (linia kolejowa nr 131 i nr 353), zwłaszcza po elektryfikacji.

7. Zgłaszam postulat rozważenia zasadności przeprofilowania linii kolejowej nr 131 w sposób umożliwiający jej wprowadzenie do miasta Świecie – ten postulat był dostrzegany podczas warsztatów konsultacyjnych w dniu 11 marca, ale wymaga analizy także ze względu na konieczność zachowania węzłowego charakteru położonej w bliskim sąsiedztwie stacji Laskowice Pomorskie, kluczowej przede wszystkim ze względu na obsługę Grudziądza.

Jednocześnie pragnę poinformować, że Samorząd Województwa dostrzega w rozwoju transportu kolejowego instrument równoważenia rozwoju i wzmacniania policentryczności sieci osadniczej także w ujęciu wewnątrzregionalnym. W Strategii rozwoju województwa („Strategia Przyspieszenia 2030+") zakłada się potrzebę realizacji nowych linii (zgodnie z obecnymi standardami byłyby to linie zelektryfikowane), służących obsłudze pasażerskiej w ujęciu wewnątrzregionalnym (dojazd do ośrodków stołecznych województwa), w relacjach:

1. Chełmno – Unisław (połączenie do Bydgoszczy za pomocą linii kolejowej nr 209),
2. Rypin – Golub Dobrzyń – Kowalewo Pomorskie (połączenie do Torunia za pomocą linii kolejowej nr 353),
3. Żnin – Szubin (połączenie do Bydgoszczy za pomocą linii kolejowej nr 356 – wymaga rewitalizacji linii kolejowej nr 356),
4. Koronowo – Maksymilianowo (połączenie do Bydgoszczy za pomocą linii kolejowej nr 131),
5. Sępólno Krajeńskie – Pruszcz (przedłużenie postulowanej linii Koronowo – Maksymilianowo tworzące ciąg Sępólno Krajeńskie – Koronowo - Bydgoszcz),
6. Radziejów – Piotrków Kujawski (połączenie do Bydgoszczy za pomocą linii kolejowej nr 131 oraz do Torunia za pomocą linii kolejowych nr 131 i nr 353).

Uważam, że warunki obsługi miejscowości za pomocą szybkiego i ekologicznego transportu kolejowego będą kształtowały ocenę ich atrakcyjności dla zamieszkania i prowadzenia działalności gospodarczej, zarówno w odniesieniu do mobilności pracowników, jak i zapewnienia transportu towarowego przy uwzględnieniu koniecznego rozwoju transportu intermodalnego wraz z odpowiednią infrastrukturą. Rejony dobrze obsłużone transportowo mają większą szansę zatrzymania ludności młodej, co jednocześnie będzie stanowiło impuls dla rozwoju usług publicznych i działalności komercyjnych dla wszystkich pokoleń, a to jest szczególnie ważne w procesie starzenia się ludności i coraz większych potrzeb w zakresie kształtowania długiego życia w zdrowiu. O rozwoju sieci oraz organizacji transportu

publicznego nie mogą decydować wyłącznie obecne lub prognozowane względy ekonomiczne, i tzw. „potoki ruchu" – transport publiczny należy bowiem traktować nie jako cel sam w sobie, ale jako instrument realizacji znacznie ważniejszego celu – przeciwdziałaniu nadmiernej polaryzacji przestrzeni społeczno-gospodarczej, zachodzącej poprzez depopulację rejonów i miejscowości powodowaną wykluczeniem transportowym prowadzącym do utrudnionego dostęp do usług lub atrakcyjnych miejsce pracy. Należy uwzględniać prymat celów społecznych rozwoju nad wyłącznie wynikami finansowymi, a koszt realizacji sieci i funkcjonowania transportu kolejowego należy postrzegać jako inwestycję w zrównoważony rozwój Polski. Nie bez powodu dążenie do rozwoju wieloośrodkowego jest generalną ideą Średniookresowej Strategii Rozwoju Kraju 2035, niezbędną dla każdego z celów, które zostały zidentyfikowane następująco: łagodzenie zmian demograficznych i adaptacja do nich, tworzenie warunków dla konkurencyjnej i sprawiedliwej gospodarki, która respektuje środowisko naturalne i klimat, wzmocnienie bezpieczeństwa i odporności państwa.

Niestabilna sytuacja polityczna w Europie nakazuje na spojrzenie na infrastrukturę kolejową także w kontekście jej wykorzystania do celów poprawy bezpieczeństwa. W tym kontekście zagęszczanie sieci linii, na których prowadzi się przewozy, pozwala nie tylko na wykorzystanie policentryczności dla większej dyslokacji ludności, zagospodarowania i infrastruktury krytycznej, ale także poprawia zdolność do mobilności w sytuacjach kryzysowych.

Dlatego też uwzględnienie powyżej sformułowanych postulatów uważam za niezbędne nie tylko dla prawidłowego rozwoju Województwa Kujawsko-Pomorskiego, ale także dla wykorzystania w pełni jego potencjału dla kształtowania zrównoważonego rozwoju Państwa Polskiego. Podkreślam także gotowość do uszczegółowienia postulowanych rozwiązań lub przedstawienia szczegółowego ich uzasadniania, a także gotowość do włączenia podległej mi administracji w prace koncepcyjne i konsultacje społeczne dla postulowanych rozwiązań.

Z wyrazami szacunku

MARSZAŁEK WOJEWÓDZTWA

Piotr Całbecki

Do wiadomości:

- Pan Ignacy Góra, Prezes Urzędu Transportu Kolejowego.

Toruń, 17.09.2024 r.

PI-II.8062.2.2024

Pan
Piotr Malepszak
Podsekretarz Stanu
Ministerstwo Infrastruktury

w związku z przedstawieniem w czerwcu br., przez Prezesa Rady Ministrów, Pana Donalda Tuska, informacji o modyfikacji planów związanych z realizacją budowy Centralnego Portu Komunikacyjnego, uprzejmie proszę o doprecyzowanie czy dotychczasowa idea zaproponowana w poprzedniej kadencji Rządu RP została unieważniona i nie będzie kontynuowana?

Ponadto, powołując się na wystąpienie medialne Pana Premiera, podczas którego zaprezentowana została koncepcja „Polska 100 minut", przewidująca rozbudowę i modernizację połączeń kolejowych pomiędzy największymi miastami w kraju, umożliwiając tym samym znaczne skrócenie podróży, zwracam się z prośbą o wyjaśnienie, czy idea ta wynika z już przyjętych dokumentów (jeśli tak – proszę o podanie ich podstaw prawnych) czy przewidywane jest ich określenie w najbliższym czasie?

Jednoznaczne wyjaśnienie statusu projektu Kolei Dużych Prędkości jest bardzo ważne dla prawidłowego prowadzenia polityki rozwoju Województwa Kujawsko-Pomorskiego. Samorząd Województwa jest bowiem odpowiedzialny za procedurę uzgodnień dokumentów planistycznych, w których zobowiązany jest do zachowania rezerwy terenowej, w tym także dla planowanych przez spółkę CPK projektów w regionie. Równoznaczne jest to z blokadą inwestycji zarówno inwestorów indywidualnych, jak i instytucjonalnych. W przypadku definitywnej rezygnacji z dotychczasowych planów, utrzymywanie rezerwy terenowej byłoby bezcelowe. Zaktualizowanie wiedzy w tym zakresie istotnie zatem wpływa na finalny kształt decyzji umożliwiającej lub uniemożliwiającej proces inwestycji.

Samorząd Województwa prowadzi także zaawansowane prace nad przygotowaniem Planu zagospodarowania przestrzennego województwa i rzeczą naturalną jest uwzględnienie w tym dokumencie najbardziej aktualnych zamierzeń dotyczących Kolei Dużych Prędkości.

Pragnę dodać, że dotychczasowe plany przebiegu linii kolejowych, będących elementem realizacji projektu CPK, wzbudziły sporo kontrowersji i spotkały się z licznymi protestami, których adresatem był m. in. Marszałek Województwa. Niezadowolenie mieszkańców wyrażano również podczas prowadzonych w tym zakresie konsultacji, a w ramach studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowego (STEŚ) wybrany już został wariant inwestorski linii kolejowej nr 5 i 50 na odcinku węzeł CPK – Płock – Włocławek. Tak więc z wyżej wymienionych względów społecznych tak ważne jest jednoznaczne określenie statusu tej inwestycji.

W przypadku zaistnienia konieczności doprecyzowania jakichkolwiek informacji, przedstawiam kontakt do Pana Adama Stańczyka, Dyrektora Departamentu Planowania Rozwoju i Innowacji, tel. (56) 62 18 530, e-mail: pi.sekretariat@kujawsko-pomorskie.

MARSZAŁEK WOJEWÓDZTWA
Piotr Całbecki

Dyrektor Departamentu
Planowania Rozwoju i Innowacji
(1)
Adam Stańczyk