



Marszałek Województwa
Kujawsko-Pomorskiego
Piotr Całbecki

Toruń, 12 października 2026 r.

KS-II-S.0003.28.2026



Pani
Anna Maćkowska
Radna Województwa
Kujawsko-Pomorskiego

Szanowna Pani Radna,

w odpowiedzi na interpelację dotyczącą linii kolejowej nr 281, na podstawie postanowień art. 23 ust. 8 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa (Dz. U. z 2025 r. poz. 581, 1535), informuję, co następuje.

Na obecnym etapie planowane jest funkcjonowanie połączeń kolejowych w relacji Nakło nad Notecią/Kcynia-Wągrowiec, z zapewnieniem w Wągrowcu skomunikowań z pociągami kursującymi w kierunku Poznania. Jednocześnie przy konstrukcji rozkładu jazdy uwzględniono w miarę możliwości technicznych przesiadek w Nakle nad Notecią na pociągi kursujące w kierunku Bydgoszczy.

Należy podkreślić, że opublikowany obecnie w internetowych wyszukiwarkach rozkład jazdy, który ma obowiązywać od 13 grudnia 2026 r., nie ma jeszcze charakteru ostatecznego. Informacja ta jest wyraźnie wskazana również w komunikacie prezentowanym pasażerom: „Dane zaprezentowane w wynikach wyszukiwania mogą ulec zmianie. Prosimy o ponowne sprawdzenie i zweryfikowanie połączenia po 21.11.2026 r.”.

Obecnie nadal prowadzone są końcowe prace nad konstrukcją rozkładu jazdy. W ich ramach analizowane są także możliwości poprawy skomunikowań pociągów. Tam, gdzie pozwolą na to uwarunkowania infrastrukturalne oraz rozkład jazdy pozostałych pociągów korzystających z danej linii kolejowej, czas oczekiwania na przesiadkę w Nakle nad Notecią na pociągi w kierunku Bydgoszczy zostanie skrócony.

Ostateczne godziny kursowania pociągów oraz wynikające z nich czasy przesiadek będzie zatem można ocenić dopiero po zakończeniu procesu konstrukcji i opublikowaniu ostatecznej wersji rozkładu jazdy.

Ad 2.

W ramach realizacji zadania inwestycyjnego „Rewitalizacja Infrastruktury srk na stacji Kcynia wraz z przyległymi odcinkami linii kolejowej nr 356 Gołańcz-Kcynia i linii kolejowej nr 281 Kcynia-Nakło nad Notecią” realizowanego w ramach projektu „Poprawa bezpieczeństwa i likwidacja zagrożeń eksploatacyjnych na sieci kolejowej – etap II” planowane jest przekwalifikowanie przejazdu kolejowo – drogowego w km 233,338 przy ul. Młyńskiej, z kat. D do kat. B, czyli zabudowy automatycznego samoczynnego systemu przejazdowego wraz ze świetlną sygnalizacją drogową z sygnalizacją akustyczną razem z montażem zapór drogowych (rogatek). Planowana realizacja marzec 2027 r.

Ad 3.

Samorząd Województwa Kujawsko-Pomorskiego dostrzega potrzebę przywrócenia pasażerskiego ruchu kolejowego na linii kolejowej nr 281 w kierunku Więcborka i Chojnic. Potwierdzeniem tego jest ujęcie tego zamierzenia w Pakcie Kolejowym dla Województwa Kujawsko-Pomorskiego, podpisanym 12 stycznia 2026 r. przez Województwo Kujawsko-Pomorskie, Ministra Infrastruktury oraz PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

W Pakcie wskazano, że w miarę dostępnych środków finansowych PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. deklarują gotowość do realizacji prac służących poprawie i rozbudowie infrastruktury kolejowej na terenie województwa, obejmujących m.in. dostosowanie linii kolejowej nr 281 do ruchu pasażerskiego na odcinku Nakło nad Notecią-Sępólno Krajeńskie-Kamień Krajeński (Chojnice). Tym samym przywrócenie przewozów pasażerskich na tym ciągu zostało formalnie uwzględnione w uzgodnieniach pomiędzy Samorządem Województwa, Ministerstwem Infrastruktury i zarządcą infrastruktury kolejowej.

Wznowienie regularnych przewozów pasażerskich na odcinku Nakło nad Notecią-Więcbork-Chojnice wymaga jednak wcześniejszego rozwiązania szeregu problemów

technicznych i eksploatacyjnych. Dotyczą one przede wszystkim parametrów technicznych linii kolejowej, stanu infrastruktury przeznaczonej do obsługi podróżnych, w tym wyłączenia z użytkowania części peronów ze względów bezpieczeństwa, a także ograniczonej dostępności spalinowego taboru kolejowego, który mógłby zostać skierowany do obsługi tej trasy.

Z tego względu w Pakcie Kolejowym przyjęto etapową realizację przedsięwzięć. W pierwszej kolejności przewidziano m.in. elektryfikację i poprawę przepustowości ciągu Bydgoszcz–Wierzchucin–Tuchola–Chojnice na linii kolejowej nr 208. Jest to obecnie najbardziej obciążony ruchem pasażerskim spośród niezelektryfikowanych ciągów kolejowych w województwie. Jego elektryfikacja umożliwi skierowanie do obsługi tej trasy elektrycznych zespołów trakcyjnych, a tym samym uwolnienie części pojazdów spalinowych.

Pozyskanie w ten sposób odpowiedniej liczby pojazdów spalinowych stworzy możliwości taborowe do uruchamiania przewozów na kolejnych niezelektryfikowanych trasach, w tym na linii kolejowej nr 281 przez Mroczę, Więcbork, Sępólno Krajeńskie i Kamień Krajeński w kierunku Chojnic. Równolegle konieczne jest wykonanie przez zarządcę infrastruktury odpowiednich prac na samej linii nr 281, tak aby możliwe było prowadzenie na niej regularnego i bezpiecznego ruchu pasażerskiego.

Przyjęta kolejność działań nie oznacza zatem braku „konkretnych działań” w kierunku przywrócenia przewozów pasażerskich przez Więcbork. Przeciwnie – wpisanie odcinka linii kolejowej nr 281 do Paktu Kolejowego potwierdza, że zadanie to pozostaje elementem planowanego rozwoju regionalnej sieci kolejowej. Jego realizacja musi jednak następować etapowo, z uwzględnieniem możliwości finansowych zarządcy infrastruktury, konieczności dostosowania samej linii do regularnego ruchu pasażerskiego oraz zapewnienia dostępności taboru niezbędnego do późniejszej obsługi połączeń.

Istotnym uwarunkowaniem dla uruchomienia przewozów na przedmiotowej trasie jest również skala wydatków związanych z ich późniejszym, corocznym funkcjonowaniem. Odcinek linii kolejowej pomiędzy Nakłem nad Notecią a Chojnicami liczy 75,880 km. Przy obecnych stawkach rekompensaty dla operatorów kolejowych, zbliżających się

do 40 zł za pociągokilometr, oraz opłatach za dostęp do infrastruktury kolejowej wynoszących około 3,50 zł za kilometr, zapewnienie codziennej obsługi tej trasy na poziomie co najmniej 8 par pociągów oznaczałoby konieczność zabezpieczenia w budżecie Województwa kwoty około 19,3 mln zł rocznie. Każda kolejna para pociągów kursująca codziennie na całej trasie zwiększałaby te wydatki o około 2,4 mln zł rocznie. Są to wartości szacunkowe, nieuwzględniające ewentualnych dodatkowych kosztów związanych m.in. ze zmianami stawek w kolejnych latach. Tak znaczące, stałe obciążenie budżetu Województwa wymaga zatem odpowiedniego przygotowania finansowego.

W konsekwencji działania Samorządu Województwa zmierzają obecnie do stworzenia warunków infrastrukturalnych i taborowych, które w przyszłości pozwolą na trwałe, przywrócenie regularnych przewozów pasażerskich na trasie Nakło nad Notecią–Więcbork–Chojnice.

Z poważaniem

