

**Opis celów i zakresu ekspertyzy
dotyczącej wytrasowania połączenia szynowego
pomiędzy Bydgoszczą a Toruniem na prawym (północnym) brzegu Wisły,
z uwzględnieniem zapewnienia dostępności Bydgoszczy do CMK Północ**

Cele opracowania

Ustala się cztery zasadnicze cele ekspertyzy:

1. Wytrasowanie optymalnego przebiegu nowej linii kolejowej, łączącej Bydgoszcz oraz Toruń na prawym brzegu rzeki Wisły – przy założeniu, że linia będzie realizowała wyłącznie połączenia konwencjonalne (nie będzie przeznaczona do realizacji połączeń dużych prędkości).
2. Wytrasowanie optymalnego przebiegu nowej linii kolejowej, łączącej Bydgoszcz oraz Toruń na prawym brzegu rzeki Wisły – przy założeniu, że linia będzie łączyła funkcje linii kolei dużych prędkości oraz linii obsługującej połączenia konwencjonalne.
3. Przeprowadzenie analizy porównawczej mającej na celu wskazanie optymalnego wariantu połączenia Bydgoszczy i Torunia za pomocą kolei dużych prędkości – w szczególności wskazanie, czy właściwsze jest wykorzystanie w tym celu istniejącej linii kolejowej nr 18 czy też nowo planowanej linii, łączącej Bydgoszcz oraz Toruń na prawym brzegu rzeki Wisły.
4. Określenie optymalnego modelu rozmieszczenia linii kolejowych na terenie i w rejonie miasta Toruń, przy uwzględnieniu włączenia miasta w sieć kolei dużych prędkości oraz konieczność wyprowadzenia linii kolei dużych prędkości w kierunku Bydgoszczy.

Kontekst ekspertyzy

Należy wskazać na trzy kluczowe uwarunkowania stanowiące kontekst dla ekspertyzy:

1. W drugiej dekadzie XXI wieku na terenie województwa kujawsko-pomorskiego zrealizowano projekt modernizacji linii kolejowej nr 18 (projekt BiT-City), wskutek czego znacząco skrócono czas jazdy pociągów pomiędzy Bydgoszczą a Toruniem oraz wprowadzono nowoczesny tabor dla przewozów regionalnych. Jeśli jednak uwzględni się przebieg linii nr 18 na tle struktury funkcjonalno-przestrzennej obydwu stolic województwa, w tym w szczególności rozpatrując rozmieszczenie miejsc zamieszkania, najważniejszych instytucji oraz podmiotów gospodarczych stanowiących duże miejsca pracy, a także przebieg głównych arterii komunikacyjnych oraz sposób organizacji sieci miejskiego transportu publicznego - dla znacznej części mieszkańców obydwu miast stołecznych, linia nr 18 nie zapewnia komfortowych warunków dla regularnego przemieszczania się w relacjach pomiędzy tymi miastami. Podstawowym problemem staje się duża odległość pomiędzy punktami obsługi podróży na tej linii w obydwu miastach, a miejscami zamieszkania oraz celami podróży. Stąd pojawił się pomysł realizacji nowego połączenia szynowego, zrealizowanego na „prawym” czyli północnym (lub w innym spojrzeniu – wschodnim) brzegu Wisły, które stanowiłoby połączenie komplementarne wobec linii nr 18 i byłoby adresowane przede wszystkim dla tych mieszkańców Bydgoszczy i Torunia, dla których konieczność korzystania z transportu na linii nr 18 jest niekomfortowe ze względu na utrudniony dostęp do niej. Nowe połączenie szynowe na prawym brzegu rzeki Wisły rozpatrywane było jako linia tramwajowa, łącząca systemy tramwajowe funkcjonujące w obydwu miastach stołecznych lub jako linia kolejowa łącząca Dworzec Toruń Północny z linią kolejową

nr 209 w rejonie Mostu Fordońskiego. W 2025 roku zlecono ekspertyzę¹ mającą na celu rozstrzygnięcie, który z rozważanych wariantów jest korzystniejszy – wskazała ona na większe uzasadnienie dla realizacji linii kolejowej.

2. Istotnym uwarunkowaniem dla realizacji nowego połączenia szynowego, są aspiracje Samorządu Województwa Kujawsko-Pomorskiego (podzielane przez lokalny samorząd gminy Żławieś Wielka), dotyczące koordynowanego rozwoju zagospodarowania w przestrzeni leżącej pomiędzy obydwoma miastami stołecznymi. Jest to element idei Stołecznego Obszaru Rozwojowego (SOR), który został w strategii rozwoju województwa zdefiniowany oraz wskazany jako jeden z poziomów prowadzenia polityki terytorialnej. Tworzy go centralna część województwa (Bydgoszcz, Toruń oraz powiaty bydgoski i toruński), a głównym zadaniem określanym dla SOR jest „rozwijanie potencjału usług o znaczeniu regionalnym i ponadregionalnym”, a dla gmin leżących poza ośrodkami stołecznymi SOR – w szczególności wsparcie tych działań, poprzez rozwój niezbędnego zaplecza. Celem nadrzędnym idei Stołecznego Obszaru Rozwojowego jest więc wzmocnienie potencjału i zdolności do realizacji wysokiej jakości funkcji stołecznych, adresowanych do mieszkańców oraz podmiotów z całego Województwa. „Strategia Przyspieszenia 2030+” wskazuje, że za programowanie i koordynowanie zadań w ramach SOR odpowiada Samorząd Województwa. Samorząd Województwa wraz samorządem Gminy Żławieś Wielka rozpoczął prowadzenie wspólnych działań mających na celu zaplanowanie rozwoju na terenie tej gminy zróżnicowanego zagospodarowania, które wprowadzi funkcje społeczno-gospodarcze wzmacniające w sposób bezpośredni lub pośredni potencjał działalności stołecznych realizowanych na terenie Województwa Kujawsko-Pomorskiego (Projekt „Dobre Miasto”²). Rozwój urbanistyczny tego nowego zespołu osiedleńczego, poprzez skoncentrowanie impulsów rozwojowych, ma w szczególności doprowadzić do stworzenia warunków dla rozwoju mieszkalnictwa, usług publicznych oraz komercyjnych, a także produkcji i przetwórstwa. Podkreślić należy, że koordynacja rozwoju zagospodarowania ma zapobiec chaosowi urbanistycznemu typowemu dla obszarów suburbanizujących się i ma przyczynić się do jego rozwoju w sposób harmonijny, skoncentrowany i na dużą skalę (co najmniej kilkanaście tysięcy nowych mieszkańców oraz duże powierzchniowo tereny dla rozwoju funkcji gospodarczych i usługowych – w tym bazujące na pracownikach i klientach dojeżdżających z obydwu miast centralnych). Tereny o zróżnicowanym przeznaczeniu zostaną wyznaczone w sposób zharmonizowany, przy uwzględnieniu nadrzędnego założenia stosowania rozwiązań mających na celu zaimplementowanie najlepszych dostępnych praktyk w zakresie planowania zagospodarowania, projektowania zabudowy, wykorzystanych materiałów i technologii oraz rozwiązań organizacyjnych (realizacja ultranowoczesnego zagospodarowania pod względem urbanistyki, wykonawstwa, oferowanej jakości życia). Tereny służące wytwórczości będą wykazywać predyspozycje dla różnych rodzajów działalności, w tym stwarzać warunki dla rozwoju przedsięwzięć nowoczesnej gospodarki o wysokim potencjale innowacyjnym, powiązane z infrastrukturą B&R,

¹ „Określenie warunków realizacji nowego połączenia szynowego dla transportu publicznego, łączącego Bydgoszcz i Toruń na prawobrzeżu Wisły”, Wolański sp. z o.o.,

² Jako obszar rozwoju nowego zagospodarowania wstępnie wyznaczono obszar o powierzchni około 44,3 km². W większości jest on obecnie wykorzystywany rolniczo.

a tereny rozwoju usług oferować możliwość lokalizacji także usług wyższego rzędu. W kontekście tak planowanego zagospodarowania, nowe połączenie szynowe powinno stanowić oś stabilizującą zagospodarowanie i znacząco podnoszącą szanse powodzenia zamierzonego przedsięwzięcia urbanistycznego. Jednocześnie jednak, zamierzenie to nadaje dodatkowy sens i cel realizacji połączenia szynowego – o ile pierwotnie miało ono służyć tylko stworzeniu nowego (uzupełniającego) połączenia obydwu miast stołecznych, to obecnie równorzędnym celem jest stymulowanie skoordynowanego rozwoju zagospodarowania w przestrzeni pomiędzy obydwo miastami.

3. Kolejnym kluczowym uwarunkowaniem, jest opublikowana w czerwcu 2026 roku koncepcja Zintegrowanej Sieci Kolejowej, która wskazuje zamiar realizacji nowej linii kolei dużych prędkości (KDP) łączącej realizowany hub komunikacyjny o nazwie Port Polska oraz Warszawę z Trójmiastem, przy czym linia biec będzie przez Płock, Toruń, Grudziądz. Jest to tzw. Centralna Magistrala Kolejowa Północ. Koncepcja tej linii, opublikowana z dokładnością zaledwie szkicu o charakterze ideowym, pozwala jednak na przyjęcie założenia, że Toruń od wschodu będzie przez nią obsługiwany w przebiegu naśladującym przebieg obecnej linii nr 27, z kolei w kierunku północnym linia będzie naśladować przebieg linii nr 207. Żywotnym interesem Województwa Kujawsko-Pomorskiego jest włączenie do sieci KDP także największego miasta regionu i drugiej stolicy Województwa – Bydgoszczy. Włączenie to powinno nastąpić poprzez połączenie Bydgoszczy z linią KDP przebiegającą przez Toruń, w sposób pozwalający na obsługę jak największej liczby mieszkańców obydwu miast, przy zachowaniu waloru możliwie krótkiego czasu przejazdu. Oznacza to z jednej strony konieczność wyboru, czy połączenie KDP z CMK Północ powinno nastąpić z wykorzystaniem istniejącej linii LK18, czy też korzystniejszym rozwiązaniem jest wykorzystanie do tego celu nowo planowanej linii na prawobrzeżu, ale jednocześnie konieczność określenia optymalnego układu sieci kolejowej w rejonie węzła Toruń, uwzględniającego obsługę istniejących relacji oraz wprowadzanej kolei dużych prędkości. Jednocześnie, jeśli za korzystniejszy uzna się wariant wykorzystania nowej linii na prawobrzeżu, to należy rozważyć, czy możliwe jest takie jej wytyczenie, by połączyć funkcjonalność KDP z pełnieniem roli konwencjonalnej linii kolejowej obsługującej obszar planowanego rozwoju zagospodarowania w przestrzeni pomiędzy Bydgoszczą a Toruniem (Projekt Dobre Miasto).

Oczekiwania stawiane przed ekspertyzą

Oczekuje się, że ekspertyza dostarczy konkretną wiedzę w zakresie:

- a) optymalnego sposobu włączenia Bydgoszczy do linii kolei dużych prędkości CMK Północ, tak aby zapewnić realizację połączeń dużych prędkości z Bydgoszczą w kierunku Warszawy (wskazanie optymalnego wariantu – wybór linii LK18 lub wybór nowej linii na prawobrzeżu),
- b) stwierdzenia możliwości lub braku możliwości łączenia przez nowo projektowaną linię kolejową na prawobrzeżu Wisły funkcjonalności linii kolei dużych prędkości i kolei konwencjonalnych,
- c) wyznaczenia optymalnego przebiegu nowo projektowanej linii na prawobrzeżu Wisły, wytyczonego w dwóch wariantach – tzn. przy założeniu że będzie ona pełniła rolę wyłącznie linii dla transportu konwencjonalnego, w tym przypadku stanowiącą

oś rozwoju nowego zagospodarowania w przestrzeni pomiędzy Bydgoszczą a Toruniem, jak też że będzie ona łączyła funkcjonalność wyżej opisanej linii konwencjonalnej oraz zapewniała ruch pociągów dużych prędkości,

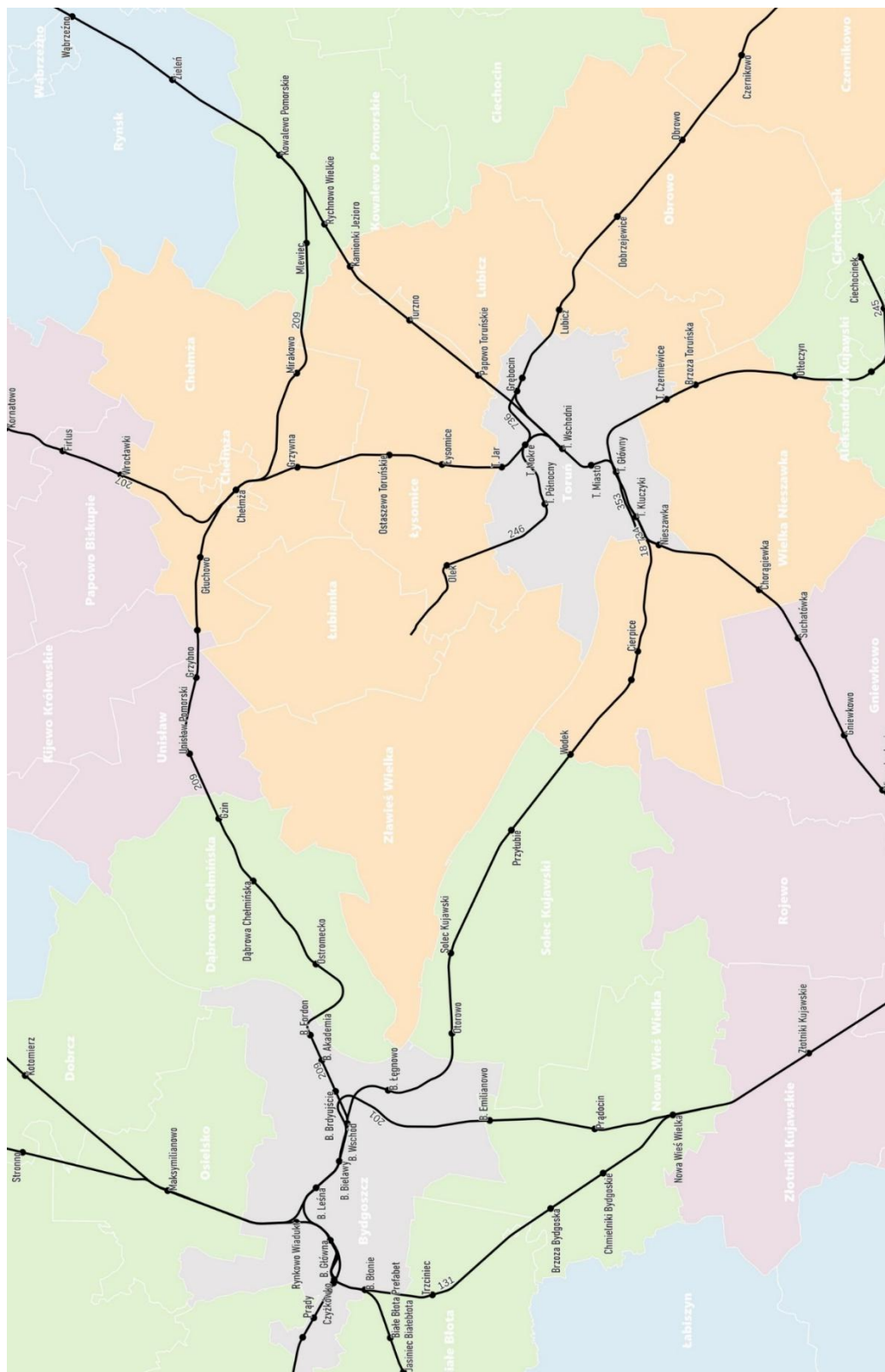
- d) proponowanego optymalnego rozmieszczenia miejsc obsługi podróżnych dla potrzeb KDP w Toruniu i w Bydgoszczy oraz dla potrzeb ruchu konwencjonalnego na nowo projektowanej linii na prawobrzeżu Wisły,
- e) proponowanego optymalnego kształtu (rozmieszczenia/przebiegu linii) sieci kolejowej w Toruniu i sąsiedztwie, zapewniającego wysoką funkcjonalność dla transportu konwencjonalnego oraz kolei dużych prędkości oraz możliwość zintegrowania ruchu regionalnego z połączeniami KDP,
- f) wskazania ewentualnych kluczowych kwestii związanych z problematyką zagrożeń środowiskowych oraz propozycji ich mitygacji,
- g) oszacowania kosztów realizacji proponowanego rozwiązania.

Założenia, które należy uwzględnić przy realizacji ekspertyzy:

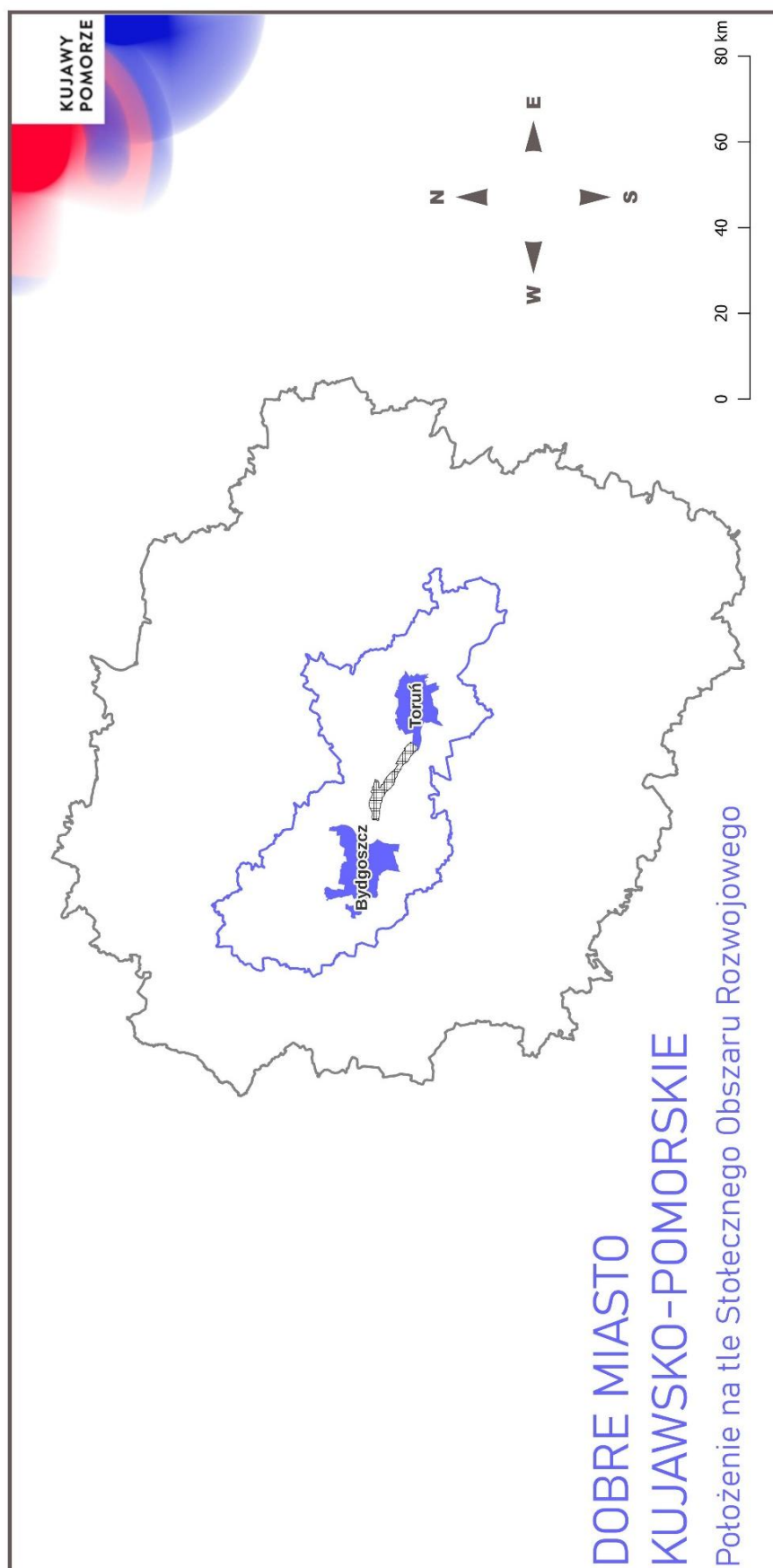
1. Dokonując wyboru optymalnego wariantu przebiegu linii KDP pomiędzy Bydgoszczą, a Toruniem należy kierować się dążeniem do: 1) zapewnienia dostępu do KDP dla możliwie dużej części mieszkańców obydwu miast, 2) osiągnięcia możliwie krótkiego czasu przejazdu w relacji Bydgoszcz - Warszawa, 3) wyboru wariantu cechującego się większym prawdopodobieństwem realizacji ze względów kosztowych, społecznych i środowiskowych.
2. Dla linii KDP łączącej Bydgoszcz z Toruniem należy zaplanować prędkość podróżną co najmniej 250 km/h.
3. Należy zaproponować lokalizację miejsc obsługi podróżnych dla połączeń KDP w Bydgoszczy i Toruniu – optymalne oraz racjonalne rozwiązania wariantowe.
4. Należy uwzględnić ustalenia planów ogólnych – Miasta Toruń oraz Gminy Zławieś Wielka i zaproponować rozwiązania o najmniejszej skali kolizji przestrzennej a wszystkie ewentualne kolizje z istniejącą lub dopuszczaną zabudową, należy zidentyfikować i opisać.
5. Dla propozycji optymalnego kształtu sieci kolejowej dla Węzła Toruńskiego należy przedstawić pozytywną opinię Prezydenta Miasta Torunia dotyczącą rozplanowania linii na terenie miasta Torunia.
6. Przebieg nowej linii na prawobrzeżu Wisły, należy przedstawić dla dwóch wariantów (I. przy założeniu, że będzie ona pełniła rolę wyłącznie linii dla transportu konwencjonalnego, II. przy założeniu, że będzie ona łączyła funkcjonalność wyżej opisanej linii konwencjonalnej oraz zapewniała ruch pociągów dużych prędkości). W przypadku obydwu wariantów należy uwzględnić, że: 1) linia włączy się w istniejącą sieć kolejową w Toruniu w rejonie dworca Toruń Północny, a w rejonie Bydgoszczy – w linię 209 na wschód od mostu na Wiśle w Fordonie, 2) zostaną zaproponowane optymalne lokalizacje punktów obsługi podróżnych, które powinny być traktowane jako jądra dla tworzenia mikro-centrów usługowych dla osiedli (dopuszcza się wskazania wariantowe), 3) dla obydwu wariantów zostaną przedstawione po dwie propozycje, mające co najmniej w połowie różne przebiegi, ale cechujące się podobną funkcjonalnością.

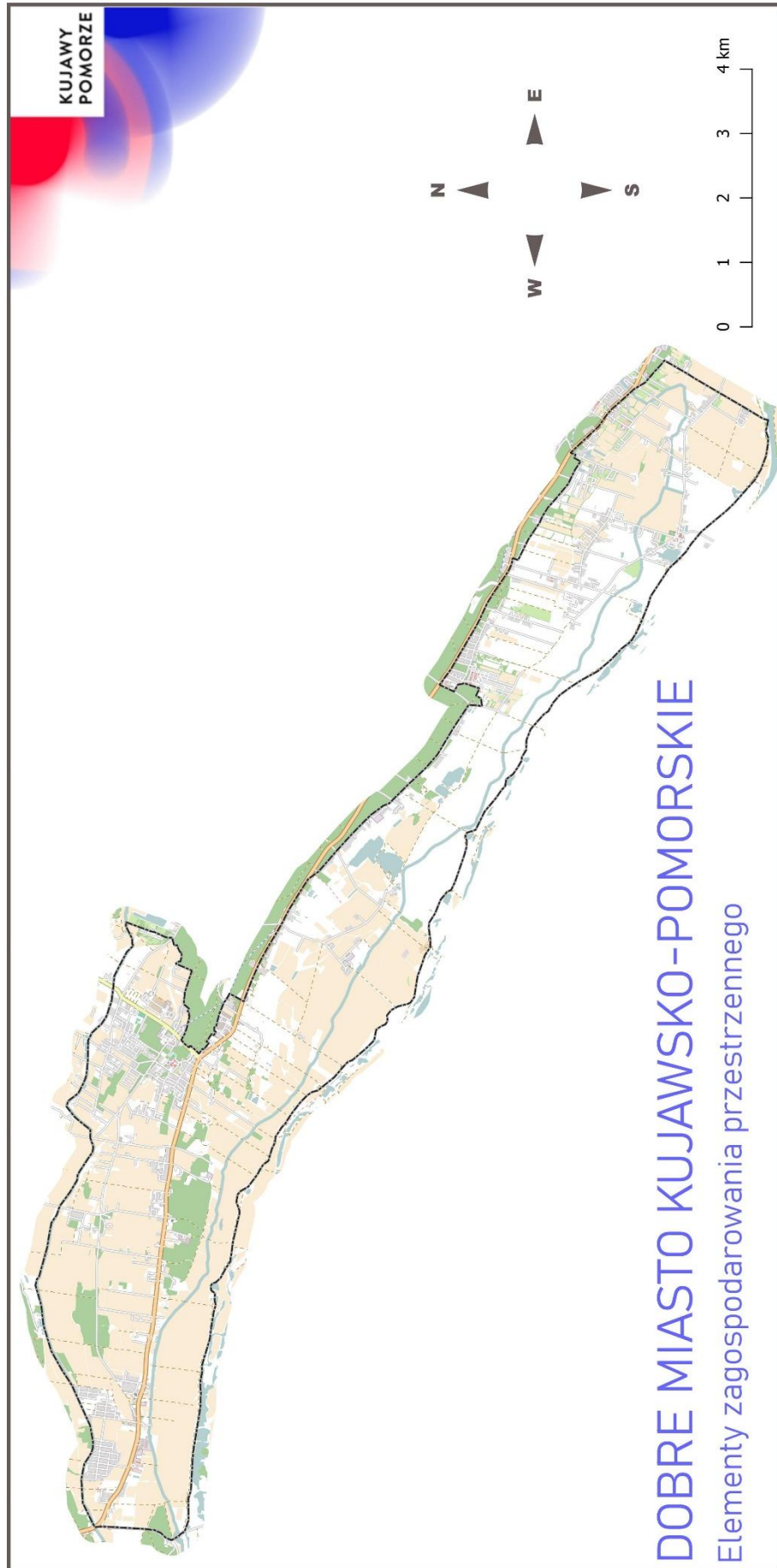
7. Ekspertyza powinna formułować rozwiązania wykonalne w polskim systemie prawnym, umożliwiające szybkie podjęcie dalszych działań w kierunku projektowania i realizacji.

Sieć kolejowa w centralnej części Województwa Kujawsko-Pomorskiego

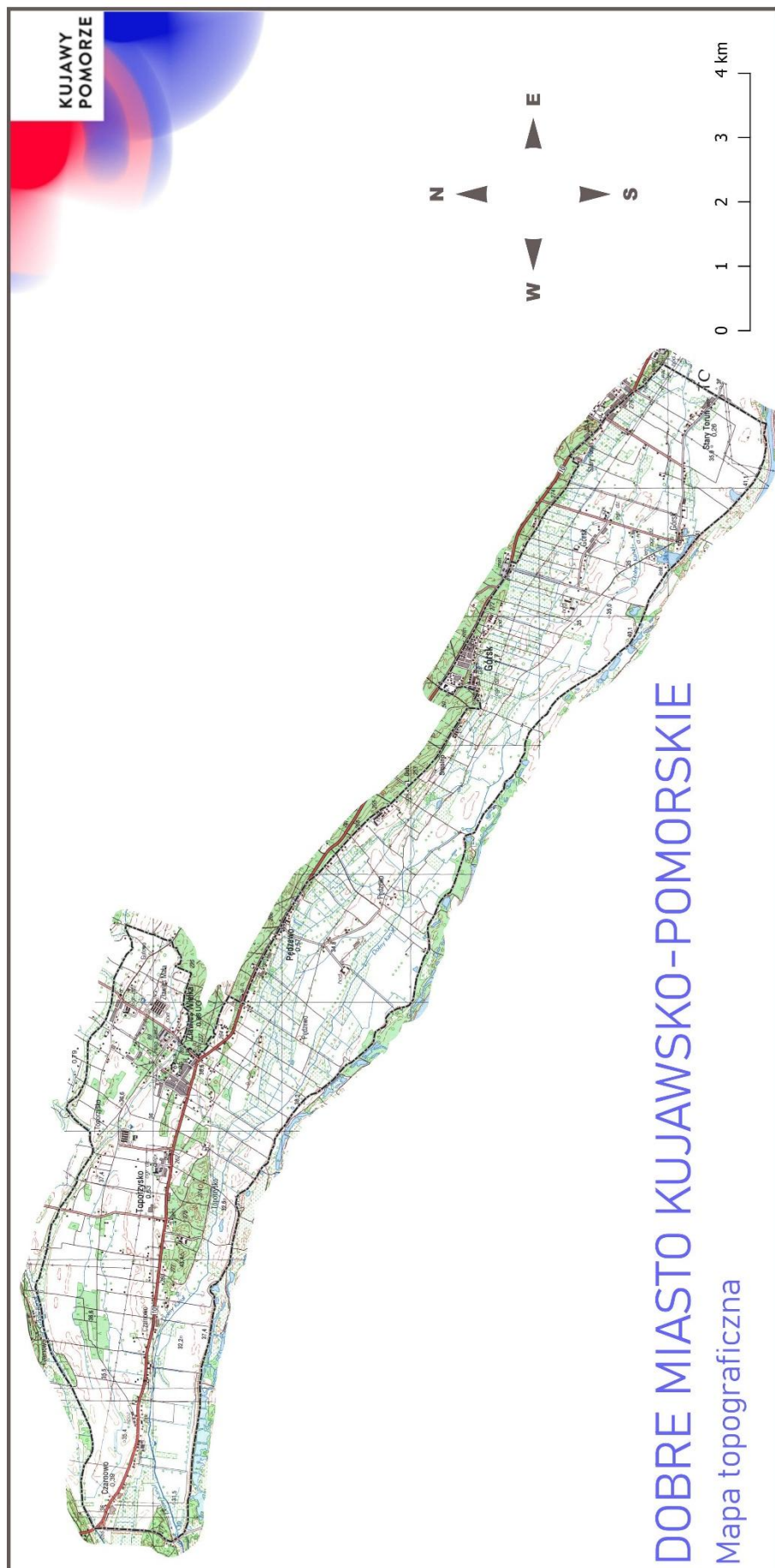


Projekt „Dobre Miasto”









**Fragment koncepcji Zintegrowanej Sieci Kolejowej
pokazujący przebieg CMK Północ w rejonie Torunia**

