

Opis celu i zakresu
ekspertyzy dotyczącej wytrasowania połączenia szynowego
między Bydgoszczą a Toruniem na prawym (północnym) brzegu
Wisły – służącego realizacji potrzeb regionalnych oraz możliwości
wykorzystania dla zapewnienia dostępności Bydgoszczy
do CMK Północ

Cele opracowania

Celem ekspertyzy jest wytrasowanie optymalnego przebiegu nowej linii kolejowej, łączącej Bydgoszcz oraz Toruń na prawym brzegu rzeki Wisła – przy założeniu, że linia będzie realizowała połączenia konwencjonalne oraz będzie mogła być wykorzystana jako element sieci kolei dużych prędkości, jako linia łącząca Bydgoszcz z CMK Północ. Linia powinna połączyć Dworzec Toruń Północny z linią nr 209 w rejonie miejscowości Strzyżawa.

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 podróżnych 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 Wisła 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

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

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, 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 zamierzanego 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 naśladowym 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

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

– 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. W tym celu może być wykorzystana nowo planowana linia na prawobrzeżu, która powinna łączyć 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

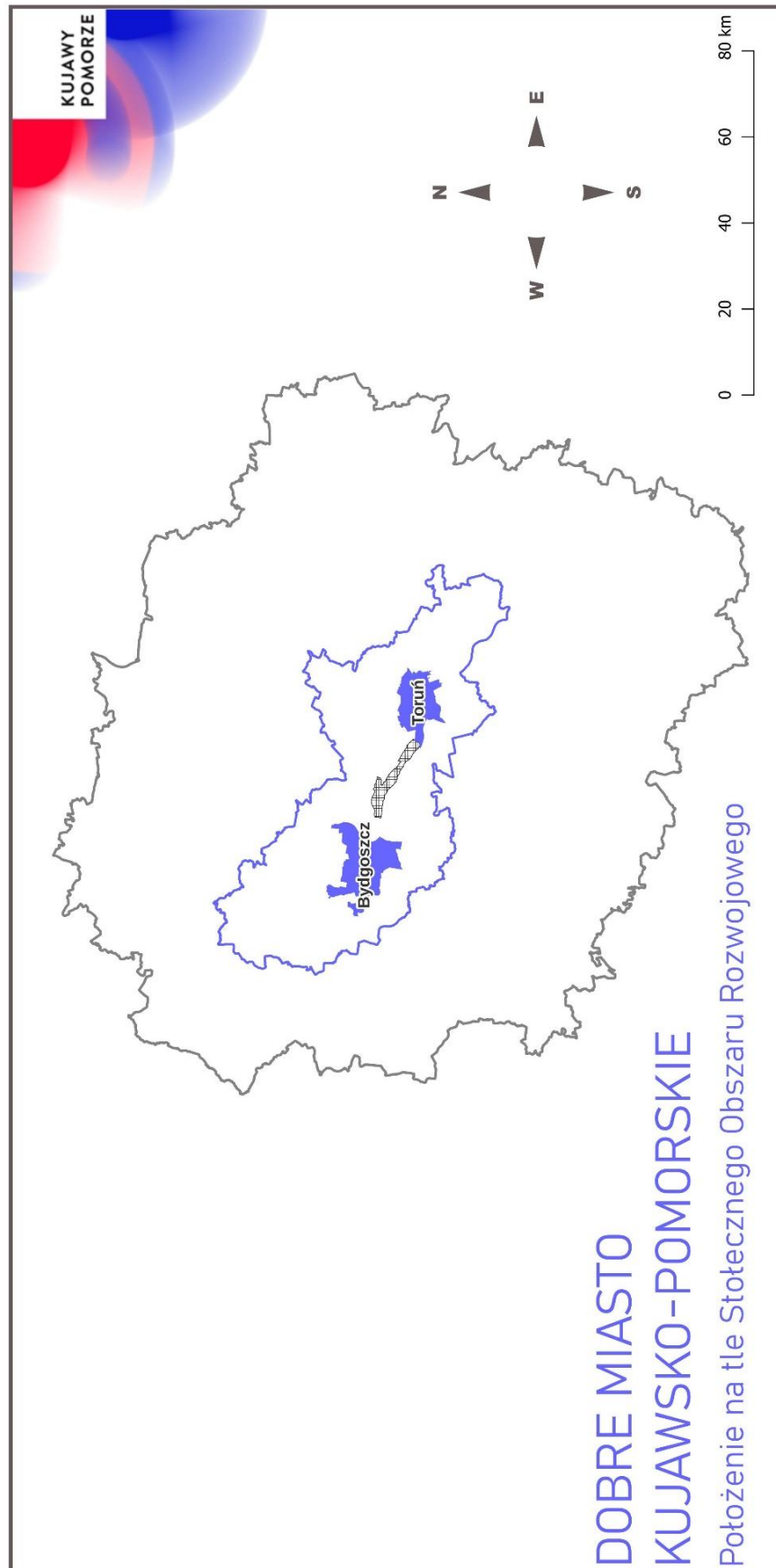
Oczekuje się, że ekspertyza dostarczy konkretną wiedzę w zakresie:

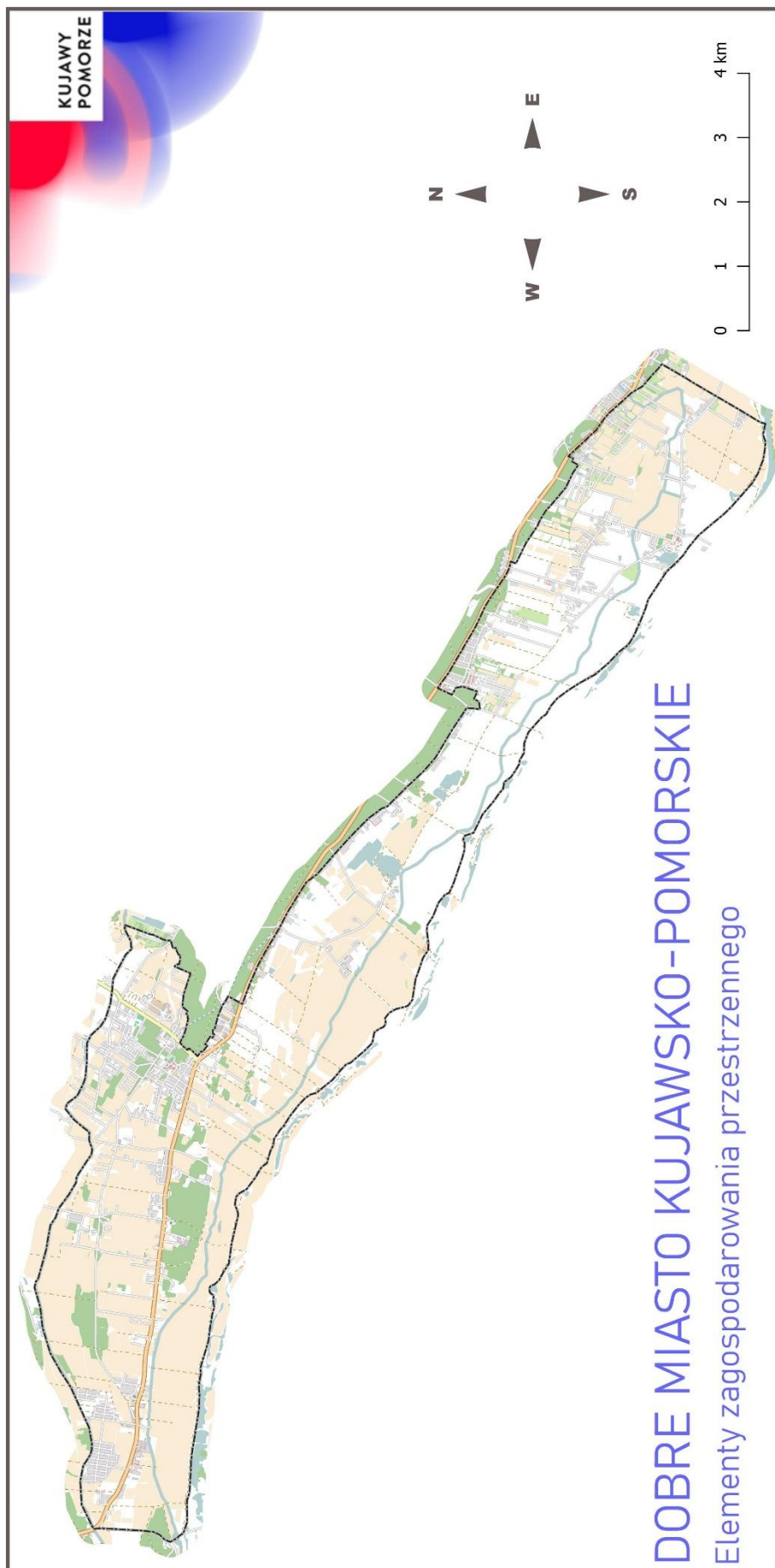
- a) wyznaczenia optymalnego przebiegu nowo projektowanej linii na prawobrzeżu Wisły, wytyczonego w dwóch wariantach – tzn. przy założeniu, że będzie ona pełniła rolę wyłącznie linii dla transportu konwencjonalnego, w tym przypadku stanowiącą oś rozwoju nowego zagospodarowania w przestrzeni pomiędzy Bydgoszczą a Toruniem, jak też że będzie ona łączyła funkcjonalność wyżej opisanej linii konwencjonalnej oraz zapewniała ruch pociągów dużych prędkości,
- b) proponowanego optymalnego rozmieszczenia miejsc obsługi podróżnych na nowo projektowanej linii na prawobrzeżu Wisły, przy założeniu, że nowa linia kolejowa ma tu stymulować rozwój zagospodarowania i de facto pełnić rolę kolei aglomeracyjnej (większa gęstość przystanków).

Założenia, które należy uwzględnić przy realizacji ekspertyzy:

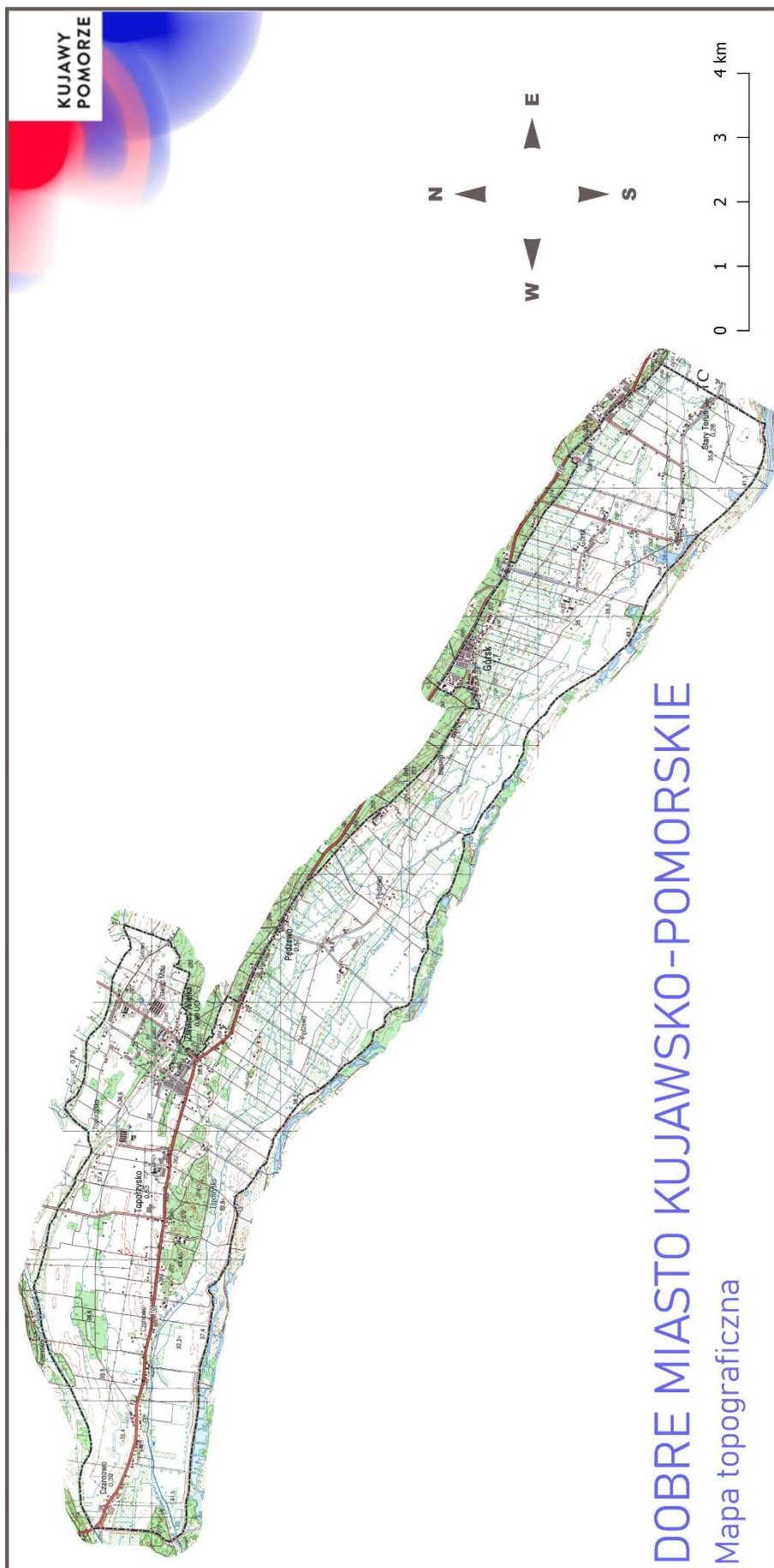
1. Przebieg nowej linii na prawobrzeżu Wisły, należy przedstawić dla dwóch wariantów (I. przy założeniu, że będzie ona pełniła rolę wyłącznie linii dla transportu konwencjonalnego, II. przy założeniu, że będzie ona łączyła funkcjonalność wyżej opisanej linii konwencjonalnej oraz zapewniała ruch pociągów 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.
2. Dla wariantu, iż nowa linia będzie łączyć funkcjonalność kolei konwencjonalnej i linii KDP, łączącej Bydgoszcz z Toruniem, należy zaplanować prędkość podróżną co najmniej 250 km/h.
3. 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.
4. Dla propozycji przebiegu linii przez Miasto Toruń należy przedstawić pozytywną opinię Prezydenta Miasta Torunia dotyczącą rozplanowania linii na terenie Miasta Torunia.
5. Ekspertyza powinna formułować rozwiązania wykonalne w polskim systemie prawnym, umożliwiające szybkie podjęcie dalszych działań w kierunku projektowania i realizacji.

Projekt „Dobre Miasto”









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

