Oświadczenie złożone
przez senatora Ryszarda Brejzę
na 66. posiedzeniu Senatu
w dniu 13 października 2026 r.

Oświadczenie skierowane do ministra infrastruktury Dariusza Klimczaka

W dniu 28 sierpnia br. skierowałem do Pana Ministra interwencję senatorską dotyczącą planów rozwoju polskich kolei, a w szczególności przyszłości jednego z najważniejszych węzłów kolejowych województwa kujawsko-pomorskiego – Inowrocławia. W odpowiedzi z dnia 29 września 2026 r. pełnomocnik rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego, pan minister Piotr Malepszak, przedstawił szeroki zakres planowanych inwestycji kolejowych w rejonie Inowrocławia. Pragnę podziękować za tę odpowiedź. Z dużą satysfakcją przyjmuję informacje dotyczące zamierzeń inwestycyjnych, które mają poprawić dostępność komunikacyjną dla mieszkańców, zwiększyć możliwości przewozowe oraz wzmocnić znaczenie Inowrocławia na kolejowej mapie Polski. Warto podkreślić, że planowana modernizacja węzła Inowrocław obejmuje m.in. budowę 7 nowych łącznic kolejowych, nowego przystanku Inowrocław Uzdrowisko oraz dostosowanie infrastruktury do prędkości pociągów pasażerskich wynoszącej nawet 200 km/h. To bardzo istotne przedsięwzięcia, podobnie jak przedstawione w odpowiedzi założenia Horyzontalnego Rozkładu Jazdy. Przewidują one m.in. połączenie Inowrocławia z Trójmiastem, Poznaniem, Wrocławiem, a nawet Pragą pociągami kursującymi co 2 godziny. Są to plany, które zasługują na uznanie.

Niestety, pojawia się zasadnicza wątpliwość dotycząca ich przyszłości. Jak pogodzić zapowiedź wzmacniania inowrocławskiego węzła kolejowego z równoczesnym planowaniem nowej linii kolei dużych prędkości, która ten węzeł ominie? Zgodnie z przedstawionymi założeniami Zintegrowanej Sieci Kolejowej planowana jest budowa nowego korytarza przez Gniezno i Żnin z pominięciem Inowrocławia. Tymczasem istnieje już połączenie kolejowe prowadzące z Poznania przez Gniezno i Inowrocław do Bydgoszczy i dalej do Trójmiasta. Odcinek z Gniezna przez Inowrocław do Bydgoszczy liczy ok. 101 km, podczas gdy długość rozważanego nowego przebiegu szacowana jest na ok. 80 km. Mówimy zatem o różnicy wynoszącej zaledwie ok. 20 km. Czy dla uzyskania takiego skrócenia trasy rzeczywiście trzeba budować kilkadziesiąt kilometrów zupełnie nowej infrastruktury, zamiast wykorzystać i przebudować istniejący korytarz kolejowy? Oczywiście zdaję sobie sprawę z tego, że o wyborze przebiegu linii nie może decydować wyłącznie jej długość. Istotne są również parametry techniczne, czas przejazdu, przepustowość i koszt inwestycji. Właśnie dlatego uważam, że oba warianty powinny zostać szczegółowo i przejrzyście porównane, tym bardziej że, jak wynika z odpowiedzi pana ministra, planowane są już prace umożliwiające osiąganie przez pociągi pasażerskie prędkości do 200 km/h na modernizowanych odcinkach linii nr 131.

Niepokoi mnie możliwość, że po wybudowaniu nowego korytarza omijającego Inowrocław część najatrakcyjniejszych połączeń dalekobieżnych zostanie z czasem przeniesiona na tę trasę. W konsekwencji częstotliwość kursowania pociągów przez Inowrocław mogłaby ulec ograniczeniu. Dziś mówimy o pociągach kursujących co 2 godziny. Czy po uruchomieniu nowej linii nadal będzie możliwe utrzymanie takiej oferty?

Mieszkańcy Inowrocławia pamiętają, że przed laty miasto miało kilka bezpośrednich połączeń dziennych z Katowicami realizowanych z wykorzystaniem nadal istniejącej linii kolejowej nr 131, tzw. magistrali węglowej, łączącej Śląsk z Trójmiastem. Połączenia te zostały jednak z czasem przeniesione na trasę przez Warszawę, a Inowrocław utracił bezpośrednie połączenia z Katowicami. Nie chciałbym, aby podobny scenariusz powtórzył się w przyszłości w przypadku innych ważnych kierunków. Nie możemy również pomijać społecznych i gospodarczych skutków takich decyzji. Inowrocław jest ważnym ośrodkiem przemysłowym, gospodarczym i uzdrowiskowym. Jednocześnie nie ma bezpośredniego dostępu do sieci dróg ekspresowych, a powiat inowrocławski zmaga się z problemem bezrobocia. Dostęp do szybkiej kolei to nie tylko wygoda podróżowania. To również większe możliwości zatrudnienia, przyciągania inwestorów, rozwoju przedsiębiorczości i turystyki. Dlatego decyzje podejmowane dzisiaj będą miały wpływ na przyszłość miasta i całego regionu w kolejnych dziesięcioleciach.

W związku z powyższym z tego miejsca zwracam się do pana ministra z następującymi pytaniami.

1. Czy na etapie przygotowania Zintegrowanej Sieci Kolejowej jest analizowana możliwość poprowadzenia szybkiego połączenia Poznań – Trójmiasto istniejącym korytarzem przez Gniezno, Inowrocław i Bydgoszcz? Jeżeli tak, to jakie były wyniki tej analizy?

2. Jakie przesłanki techniczne, ekonomiczne i transportowe zadecydowały o przyjęciu wariantu omijającego Inowrocław?

3. Czy Ministerstwo Infrastruktury oraz pełnomocnik rządu do spraw CPK dopuszczają zmianę obecnych założeń Zintegrowanej Sieci Kolejowej i ponowne rozpatrzenie wariantu prowadzącego przez Inowrocław?

4. Czy możliwe jest przeprowadzenie szczegółowej analizy porównawczej kosztów i korzyści obu wariantów, uwzględniającej nie tylko czas przejazdu i nakłady inwestycyjne, lecz także wpływ na dostępność transportową, rozwój gospodarczy i liczbę obsługiwanych mieszkańców?

5. Czy ministerstwo może zagwarantować, że po ewentualnym uruchomieniu nowej linii omijającej Inowrocław planowana oferta, o której mówi w piśmie, dotycząca bezpośrednich połączeń dalekobieżnych, w szczególności z Poznaniem, Wrocławiem i Pragą, nie zostanie ograniczona?

Rozwój kolei dużych prędkości jest ogromną szansą dla Polski. Powinniśmy jednak zadbać o to, aby nowe inwestycje nie osłabiały znaczenia istniejących ośrodków miejskich i ważnych ośrodków komunikacyjnych. Nie kwestionuję potrzeb budowy nowoczesnej infrastruktury kolejowej. Zwracam się jednak o rzetelne zbadanie, czy ten sam cel można osiągnąć w sposób bardziej gospodarny, z wykorzystaniem istniejących linii i z korzyścią dla większej liczby mieszkańców. Inowrocław nie powinien zostać pominięty na kolejowej mapie przyszłości. Modernizacja polskiej kolei powinna być szansą na rozwój miasta, a nie początkiem ograniczania jego znaczenia komunikacyjnego.

Dlatego apeluję o ponowną szczegółową analizę proponowanego przebiegu kolei dużych prędkości, zanim zapadną decyzje, których skutki będą odczuwalne przez następne pokolenia. W związku z tym uważam, że niezbędne jest ponowne przeanalizowanie przyjętych założeń oraz wprowadzenie odpowiednich zmian w dokumencie „Zintegrowana Sieć Kolejowa do 2050 r.", którego założenia zostały zaprezentowane przez rząd 22 lipca 2026 r. Wnoszę o ponowne rozpatrzenie przebiegu planowanej linii dużych prędkości na odcinku Poznań – Gdynia, w szczególności w części pomiędzy Gnieznem a Bydgoszczą, i uwzględnienie wariantu prowadzącego przez Inowrocław, wzdłuż istniejącego, eksploatowanego i w dużej części już modernizowanego korytarza kolejowego.

Ryszard Brejza