Minister
Infrastruktury

Znak pisma: BPCPK–2.054.66.2024
Warszawa, 06 grudnia 2024

Pani
Małgorzata Kidawa-Błońska
Marszałek Senatu Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowna Pani Marszałek,

w odpowiedzi na oświadczenie BPS/043-21-511-24 złożone przez Pana Senatora Stanisława Pawlaka na 21. posiedzeniu Senatu RP w dniu 30 października br. uprzejmie informuję, że na terenie województwa kujawsko-pomorskiego na zlecenie Centralnego Portu Komunikacyjnego Sp. z o.o. prowadzone są prace w ramach dwóch projektów: Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowe dla projektu pn.: *„Budowa linii kolejowych nr 5 i 50 na odc. węzeł CPK – Płock – Włocławek" oraz* Rozszerzone Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowe dla projektu pn.: *„Budowa linii kolejowych nr 5 i 242 na odc. Grochowalsk – Grudziądz – Warlubie"* oraz *„Budowa linii kolejowej na odc. Grudziądz – Gdańsk".* Wszystkie te odcinki wchodzą w skład linii kolejowej „CMK Północ" (jako kontynuacja Centralnej Magistrali Kolejowej).

Dla projektu budowy linii kolejowych nr 5 i 50 na odc. węzeł CPK – Płock – Włocławek w sierpniu br. wskazany został wariant inwestorski (W41). Wybór ten został poprzedzony analizą wykonaną w ramach Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowego (STEŚ) przy dużym zaangażowaniu władz samorządowych oraz lokalnych społeczności. Następnymi krokami prowadzącymi do budowy tego odcinka linii kolejowej będą kolejno: opracowanie Koncepcji Programowo-Przestrzennej, uzyskanie Decyzji o Środowiskowych Uwarunkowaniach, uzyskanie Decyzji o Ustaleniu Lokalizacji Linii Kolejowej, opracowanie dokumentacji budowlanej oraz uzyskanie Pozwolenia na Budowę. Na kolejnych etapach inwestycji (m.in. Koncepcji Programowo-Przestrzennej) projekt będzie uszczegóławiany.

Decyzja o rozpoczęciu kolejnych etapów prac, a także terminarz realizacji inwestycji zależeć będzie od wyników prac nad Zintegrowaną Siecią Kolejową. Oznacza to, że ostateczny przebieg, jak i termin wykonania prac budowlanych zostanie ustalony w kontekście rozwoju całej sieci transportowej w Polsce. Prace analityczne potrwają do końca 2025 r.

Natomiast jeśli chodzi o projekt budowy linii kolejowych na odc. Grochowalsk – Grudziądz – Warlubie oraz odc. Grudziądz – Gdańsk, w dniach od 14 października do 26 listopada br. odbywały się spotkania informacyjno-konsultacyjne z mieszkańcami gmin i miast na trasie każdego rozpatrywanego wariantu przebiegu CMK Północ. W spotkaniach uczestniczyli przedstawiciele Centralnego Portu Komunikacyjnego Sp. z o.o. oraz wykonawców Rozszerzonego Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowego (STEŚ-R).

Dzięki zgromadzonemu materiałowi możliwa będzie weryfikacja, wprowadzenie zmian i kontynuacja prac projektowych. Efektem prac studialnych będzie publikacja wariantu inwestorskiego, wybranego na podstawie przeprowadzonej analizy wielokryterialnej.

W dalszej kolejności, analogicznie do projektu *Węzeł CPK – Płock – Włocławek*, po decyzji o realizacji dalszych etapów prac, zainicjowane zostaną kolejne czynności projektowe, m.in.: opracowanie Koncepcji Programowo-Przestrzennej, uzyskanie Decyzji o Środowiskowych Uwarunkowaniach, uzyskanie Decyzji o Ustaleniu Lokalizacji Linii Kolejowej, opracowanie dokumentacji budowlanej oraz uzyskanie Pozwolenia na Budowę.

Należy zaznaczyć, że obecny etap prac nie przesądza o realizacji inwestycji, ma natomiast zaproponować i porównać wszelkie możliwe rozwiązania dla korytarza transportowego. Finalnie wyłonione ma zostać najkorzystniejsze rozwiązanie pod kątem ekonomicznym, technicznym, środowiskowym i społecznym. Wyniki Studium będą także miały przełożenie na prace Zintegrowanej Sieci Kolejowej.

Odnosząc się do zagadnienia zmiany trasowań, tak aby przebiegały przez Bydgoszcz i Toruń informuję, że prace nad rozwojem spójnej sieci kolejowej są aktualnie przedmiotem prac. Dyskusja na poziomie strategicznym dotycząca korytarzy Kolei Dużych Prędkości na potrzeby Programu CPK, była prowadzona w 2019 i 2020 roku w ramach Strategicznego Studium Lokalizacyjnego. Obecnie toczą się prace w ramach Zintegrowanej Sieci Kolejowej, które rozszerzają zakres analiz o pełną sieć konwencjonalną, co oznacza, że docelowy kształt infrastruktury kolejowej będzie odpowiadał potrzebom wszystkich ośrodków społecznych i gospodarczych w Polsce, i zakładał sprawną obsługę pociągami dalekobieżnymi (konwencjonalnymi, jak i KDP). Jest to kluczowe w kontekście Bydgoszczy i Torunia, ponieważ prace analityczne będą oparte o serię regionalnych konsultacji na poziomie województw, z zaplanowanym szerokim udziałem ekspertów i jednostek samorządowych odpowiedzialnych za organizację transportu.

Obecne założenia obejmują obsługę transportem kolejowym nie tylko główne aglomeracje Polski, ale także ośrodki na poziomie Bydgoszczy i Torunia. Dzięki poprowadzeniu nowej linii od rejonu Włocławka na północ w kierunku Grudziądza i przewidywanej na tym odcinku budowie stacji, powstaną nowe relacje na istotnym obszarze województwa kujawsko – pomorskiego (okolice Lipna czy też Golubia-Dobrzynia), co poprawi perspektywę rozwoju regionu obsługiwanego dziś niedostatecznie.

Ze względu na zakładane wykorzystywanie nowych linii przez pociągi regionalne (będzie to w dużej mierze zależne od organizatora przewozów) rozwiązanie to wpłynie również pozytywnie na komunikację wewnątrzregionalną. Przewidywane są także dalekobieżne i regionalne połączenia do Bydgoszczy i Torunia w istotnej liczbie. Jest to przedmiot odrębnych prac w ramach Horyzontalnego Rozkładu Jazdy, czyli koncepcji pasażerskich połączeń kolejowych opartych na stałych liniach komunikacyjnych tworzących cykliczny, przejrzysty i zapewniający wygodne przesiadki rozkład jazdy.

Obsługa Torunia i Bydgoszczy planowana jest pociągami dużych prędkości wykorzystującymi nową linię pomiędzy Warszawą i CPK a Włocławkiem oraz istniejący odcinek Włocławek – Bydgoszcz. Mogą do nich należeć np. połączenia Warszawa – CPK – Toruń – Bydgoszcz – Kołobrzeg oraz relacje do Bydgoszczy z południa Polski przez CPK.

Jednocześnie odnosząc się do kwestii harmonogramów, relacji do miejscowych planów planistycznych oraz podstaw prawnych, informuję, że są one tożsame dla obu projektów. W kontekście harmonogramów należy wskazać, że szczegółowe terminy realizacji prac

budowlanych będą wynikiem analiz prowadzonych w ramach wspomnianej wyżej Zintegrowanej Sieci Kolejowej. Proces ten ma wskazać strategiczny plan budowy nowych i modernizacji istniejących linii kolejowych w skali całego kraju – we współpracy z PKP PLK S.A., a także z udziałem interesariuszy branżowych i samorządowych. W związku z powyższym precyzyjne wskazanie terminu realizacji inwestycji będzie możliwe po zakończeniu analiz, co jest planowane do końca 2025 r.

Co istotne, planowana linia kolejowa na odcinku CPK - Płock - Włocławek - Grudziądz - Warlubie jest elementem transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T (sieć bazowa rozszerzona). Oznacza to, że realizacja projektu powinna zostać ukończona do roku 2040, a obecność na sieci TEN-T umożliwia ubieganie się o dofinansowanie z większej puli środków UE.

Inwestycje kolejowe mają istotny wpływ na warunki zagospodarowania terenu. Wraz z wszczęciem przez Regionalną Dyrekcję Ochrony Środowiska postępowania mającego na celu wydanie Decyzji o środowiskowym uwarunkowaniu każdej z inwestycji, zgodnie z zapisami ustawy z art. 120m ustawy z dnia 10 maja 2018 r. o Centralnym Porcie Komunikacyjnym („uCPK"), następuje zawieszenie postępowań o wydanie decyzji o Warunkach Zabudowy dla obszarów objętych wariantami przedsięwzięcia oraz zakaz uchwalania aktów planistycznych sprzecznych z wariantem inwestorskim.

Po wydaniu Decyzji o środowiskowym uwarunkowaniu inwestycji, zgodnie z art. 120m uCPK, na wniosek Inwestora, Zarządzeniem Wojewody może zostać ustanowiony Plan Rezerwacji Terenu. Rozdział 2 tej ustawy opisuje także szczególne zasady zmiany sposobu zagospodarowania terenu na obszarach Inwestycji Towarzyszących. Mechanizm ten zapewnia zabezpieczenie terenu na poczet przygotowywanych inwestycji.

Duże znaczenie dla jednostek samorządu terytorialnego mają zapisy ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, które w art. 17, art. 53 ustawy oraz w zw. z art. 64 ust. 1. szczegółowo określają ograniczenia w przypadku przygotowywania planów zagospodarowania terenu przez jednostki samorządowe. Budowa linii kolejowych nr 5, 50 i 242 (tzw. „CMK Północ") będzie realizowana przede wszystkim na bazie zapisów ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym. Ustawa ta, w rozdziale 2b, określa szczególne zasady i warunki przygotowania inwestycji dotyczących linii kolejowych.

Z poważaniem

z upoważnienia Ministra Infrastruktury
Maciej Lasek
Sekretarz Stanu

Dokument podpisany elektronicznie.