Oświadczenie złożone
przez senatora Stanisława Pawlaka
na 56. posiedzeniu Senatu
w dniu 8 kwietnia 2026 r.

Oświadczenie skierowane do ministra infrastruktury Dariusza Klimczaka

Szanowny Panie Ministrze!

Analiza projektu strategii rozwoju Polski do 2035 r. wskazuje, że Bydgoszcz jest największym w Polsce miastem, które w relacji do Warszawy i planowanego lotniska Port Polska nie zostało objęte powiązaniem szkieletowym. Dopiero najniższa wskazywana w strategii kategoria połączeń kolejowych, a więc trzecia w hierarchii, nazwana powiązaniem uzupełniającym, łączy Bydgoszcz przez Toruń i Włocławek ze stolicą Polski. Na tej samej linii w kierunku Warszawy położony jest trzeci największy ośrodek miejski w województwie, Włocławek, który w strategii rozwoju Polski do roku 2035 został dostrzeżony jako jeden z bardzo nielicznych byłych ośrodków wojewódzkich zaliczony do kategorii regionalnych aglomeracji miejskich. Łączny potencjał demograficzny tych 3 miast to już ponad 600 tysięcy osób zamieszkujących w ośrodkach ulokowanych na tej samej linii biegnącej do Warszawy na odcinku prawie 100 km.

Powyższe prowadzi do 2 generalnych wniosków.

Po pierwsze, Bydgoszcz, Toruń i Włocławek tworzą wyjątkowo korzystny dla powiązania za pomocą szybkiej kolei układ osadniczy. Wykazują wystarczająco duży potencjał demograficzny, są rozmieszczone w sposób ułatwiający realizację linii dośrodkowej do Portu Polska i Warszawy z włączeniem kolejnego dużego i ważnego ośrodka, Płocka. Linia stwarza bardzo dobry punkt wyjścia do jej przedłużenia w kierunku Pomorza Środkowego i Pomorza Zachodniego, w tym zwłaszcza do Szczecina. Obecny sposób kwalifikacji połączenia Bydgoszcz – Toruń – Włocławek – Port Polska i tak niska ranga tego połączenia wskazują na błędną ocenę potencjału tej linii.

Po drugie, z punktu widzenia interesu Polski jest to działanie na szkodę interesu narodowego, każdy z tych ośrodków z różnych powodów jest bowiem bardzo istotny dla harmonijnego rozwoju kraju i budowy jego konkurencyjności oraz bezpieczeństwa. Jest to też działanie dyskryminujące dla województwa kujawsko-pomorskiego, ponieważ potencjał regionu, w szczególności tych miast, jest w pełni porównywalny z potencjałami innych, które zostały włączone do sieci kolei dużych prędkości. Takie działanie nie tylko skutkuje budowaniem policentrycznej sieci osadniczej w Polsce, lecz także może być odbierane jako wręcz celowe zaniechanie, mające na celu zdegradowanie tych miast i regionu na tle innych dużych miast w Polsce i na tle pozostałych województw.

Relacja Bydgoszcz – Toruń – Włocławek – Port Polska to relacja, dla której optymalna jest realizacja kolei dużych prędkości o maksymalnej prędkości wynoszącej 250 km/h. Prędkość taka jest optymalna dla relacji o niezbyt dużej odległości, np. mniejszej niż 250 km, oraz w przypadku, gdy istnieje potrzeba większej liczby postojów, co podważa zasadność prędkości 350 km/h.

Proponowana linia ma bardzo duży potencjał biznesowy. Oprócz wymienionych 3 dużych miast, liczących ponad 600 tysięcy mieszkańców, trzeba dostrzec także miasta powiatowe, jak Aleksandrów Kujawski, stanowiący punkt dostępowy dla uzdrowiska w sąsiednim Ciechocinku, oraz strefy podmiejskie Bydgoszczy i Torunia, gdyż w bezpośrednim sąsiedztwie każdego z tych miast zamieszkuje ok. 120 tysięcy mieszkańców, a ścisły obszar podmiejski Włocławka to ok. 50 tysięcy mieszkańców. Oznacza to, że mniej więcej 1 milion osób mieszka w przebiegu linii o długości zaledwie 100 km, co czyni ten odcinek jednym z najbardziej efektywnych w całej sieci międzyregionalnej.

Dlatego widzę potrzebę budowy nowej linii, a nie modernizacji istniejącej. Województwu kujawsko-pomorskiemu proponuje się modernizację obecnej linii nr 18, prowadzącej z Włocławka przez Toruń do Bydgoszczy. Jest to propozycja nieracjonalna i niewłaściwa, nierealizująca żadnych interesów rozwojowych ani Polski, ani województwa. Nowa linia jest niezbędna do redukcji czasu podróży poprzez zapewnienie większej prędkości, także ze względu na konieczność wykorzystania linii nr 18 do organizacji pasażerskich przewozów regionalnych i transportu towarowego.

Apeluję o rewizję planów. Uważam, że linie o prędkości 250 km/h byłyby bardzo atrakcyjne, zwłaszcza w przypadku tych relacji, gdzie zasadne jest utworzenie większej liczby miejsc zatrzymań w celu włączenia w system większej liczby ośrodków, także tych powiatowych, uzdrowisk czy miejscowości stanowiących atrakcje turystyczne. Linią, która mogłaby stanowić pilotaż dla takich rozwiązań, jest linia Warszawa – Port Polska – Bydgoszcz. Na odcinku Włocławek – Toruń – Bydgoszcz stanowiłaby ona uzupełnienie dla linii kolei dużych prędkości na trasie Warszawa – Gdańsk.

Stanisław Pawlak