



Minister Funduszy i Polityki Regionalnej

Katarzyna Pełczyńska-Nałęcz

Warszawa, data: 30 grudnia 2024 r.

znak sprawy: DPI-XX.0220.133.2024.MN

identyfikator koszulki: 3016573

telefon: 22 273 83 25

e-mail: monika.niemczak@mfipr.gov.pl

Pani

Joanna Knapieńska

Sekretarz Rady Ministrów

Szanowna Pani Minister,

w nawiązaniu do stanowiska Pełnomocnika rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego z dnia 27 grudnia br. (znak: BPCPK-1.0221.1.2024) w sprawie ustanowienia programu wieloletniego – „Program inwestycyjny Centralny Port Komunikacyjny. Etap II. 2024-2030 (ID75) uprzejmie informuję, że zapoznałam się z wyjaśnieniami. Jednakże nie są one zadowalające w kontekście wcześniej przeze mnie przedstawianych argumentów.

Moje zaniepokojenie wzbudził fakt, że zgodnie ze zmianami zaproponowanymi w programie wieloletnim „Program inwestycyjny Centralny Port Komunikacyjny. Etap II. 2024–2030” po upływie najbliższych 7 lat – do 2032 roku – mimo ogromnych nakładów finansowych w rozwój sieci kolejowej w Polsce, **wciąż mieszkańcy co najmniej kilku miast subregionalnych będą mieli bardzo słabej jakości połączenia kolejowe lub pozostaną zupełnie bez dostępu do połączeń kolejowych**. Są to miasta takie jak Grudziądz, Łomża, Płock. Mieszkańcy tych miast od wielu lat zmagają się z problemem braku dobrych połączeń w ramach transportu zbiorowego z pobliskimi ośrodkami wyższego rzędu: Bydgoszczą i Gdańskiem w przypadku Grudziądza, Warszawą w przypadku Łomży i Płocka.

Program rozwoju sieci kolejowej zaproponowany w opiniowanym programie wieloletnim **nie rozwiązuje tych problemów**. Zamiast tego priorytetyzuje połączenia między największymi metropoliami. W mojej opinii w tym kształcie powiela błędy ostatnich 35 lat, utrzymując stan poważnego wykluczenia komunikacyjnego na znaczącej części terytorium kraju. Wyjaśnienia Pana Macieja

Laska - Pełnomocnika Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego nie rozwiewają podniesionych przeze mnie wątpliwości, w związku z czym podtrzymuję swoje stanowisko wyrażone w pismach z dnia 18 i 23 grudnia 2024 r. Ponownie opowiadam się za koniecznością prowadzenia takiej polityki regionalnej, która będzie utrzymywała policentryczną strukturę osadniczą naszego kraju i wykorzystywała wynikające z policentryczności potencjały rozwojowe.

Poniżej w szczegółach odnoszę się do poszczególnych punktów pisma Pełnomocnika Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego Macieja Laska.

W odniesieniu do punktu „1) Program Wieloletni CPK”.

Wskazane inwestycje PKP PLK S.A. obejmują modernizację istniejących linii kolejowych, w ograniczonym stopniu wpływają więc na rozwiązanie problemów najbardziej wykluczonych obszarów kraju.

Doprecyzowania wymaga kwestia nakładów finansowych na poszczególne inwestycje kolejowe w pierwotnym i proponowanym programie wieloletnim. Nakłady te przedstawiono w tabeli nr 1. Dane te wyraźnie pokazują, jak zmieniają się priorytety w ramach opiniowanego programu wieloletniego – znacząco rosną nakłady na inwestycje liniowe „Y”, a spadają nakłady na pozostałe inwestycje kolejowe, w tym zwłaszcza na inwestycje liniowe CMK Północ oraz inne inwestycje liniowe.

Tabela nr 1. Nakłady finansowe według pierwotnego oraz proponowanego programu wieloletniego

	Pierwotny program (do 2030 r.), mld zł	Proponowany program (do 2032 r.), mld zł	Różnica, mld zł
Inwestycje liniowe „Y”	48,9	63,9	15,0
Inne inwestycje kolejowe, w tym:	21,7	12,9	-8,8
Inwestycje liniowe CMKPółnoc	4,1	0,2	-3,9
Inwestycje liniowe pozostałe	6,4	1,4	-5,0
Dworzec CPK z otoczeniem	10,4	9,2	-1,2
Pozostałe	0,8	2,1	1,3
Razem	70,6	76,8	6,2

Zgodnie z moim pismem z dnia 23 grudnia br. „*znacząco ograniczono nakłady finansowe na inwestycje kolejowe inne niż inwestycje liniowe w projekcie „Y” – z 22 mld zł w perspektywie 2030 roku według pierwotnego programu wieloletniego do 13 mld zł do 2032 roku w opiniowanym programie wieloletnim*”. Z kwoty 22 mld zł blisko połowa (10,5 mld zł) miała być przeznaczona na inwestycje liniowe

CMK Północ oraz inne inwestycje liniowe. Nawet w sytuacji, w której z tych 10,5 mld zł jedynie 5,6 mld zł miało pochodzić ze środków publicznych (na co wskazuje w swoim piśmie Pełnomocnik Rządu ds. CPK), to wciąż wyraźnie więcej niż zaledwie 1,6 mld zł planowane na te same inwestycje w proponowanym programie wieloletnim.

W odniesieniu do punktu „2) Projekty poza Y zostaną wskazane w ZSK”

Podobnie jak w poprzednim piśmie pragnę podkreślić, że doceniam i popieram planowane rozbudowane konsultacje społeczne dotyczące Zintegrowanej Sieci Kolejowej. Ponownie wskazuję jednak, że w proponowanym programie wieloletnim do 2032 r. nie zaplanowano środków na realizację inwestycji w ramach ZSK, a jedynie na prowadzenie prac przygotowawczych. Program wieloletni nie stanowi gwarancji, że inwestycje te będą realizowane po 2032 roku. Tymczasem to te inwestycje są kluczowe z perspektywy utrzymania policentrycznej struktury kraju oraz przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu.

W odniesieniu do punktu „3) Studium Wykonalności dla obwodnicy Kalisza”

Pełnomocnik Rządu ds. CPK podkreśla, że „Konieczne rozwiązania techniczne muszą być adekwatne i spójne w zakresie systemu transportowego i struktury osadniczej”, wskazując jednocześnie, że Kalisz jest ośrodkiem subregionalnym (IV rzędu). Włączenie jednak Kalisza w KDP oznaczałoby, że obsługiwałaby ona de facto dwa blisko położone ośrodki subregionalne: Kalisz i Ostrów Wielkopolski. Te dwa miasta oraz ich obszary funkcjonalne łącznie stanowią ośrodek o sile oddziaływania podobnej do ośrodków III rzędu, takich jak przywołany w piśmie Pełnomocnika Rządu ds. CPK Białystok.

W żadnym z pism Pełnomocnika Rządu ds. CPK nie przedstawiono postulowanej przeze mnie wyczerpującej analizy kosztów i korzyści obu tych alternatywnych rozwiązań: budowy łącznicy oraz bezpośredniego przejazdu KDP przez Kalisz. Jak podkreślałam w poprzednich pismach, chodzi o analizę nie tylko z punktu widzenia efektywności finansowej (koszt budowy łącznicy – około 3 mld zł – jest wyraźnie wyższy niż koszt zapewnienia bezpośredniego przejazdu KDP przez Kalisz) oraz modelowania wielkości potoków pasażerskich, ale także szerzej rozumianych impulsów rozwojowych dla południowo-wschodniej części województwa wielkopolskiego.

W odniesieniu do punktu „4) Projekt Tabor”

Dziękuję za uzupełnienie analizy o ten punkt. Jednocześnie zwracam się z pytaniem, czy według obecnego stanu wiedzy polskie przedsiębiorstwa mają zdolności technologiczne do ubiegania się o rolę wykonawców wszystkich „nowoczesnych jednostek trakcyjnych” w projekcie Tabor.

W odniesieniu do punktu „5) Porównanie Programów Wieloletnich”

Jak wykazałam w odpowiedzi na poprzednie punkty, pierwotny program wieloletni zakładał przynajmniej rozpoczęcie realizacji szeregu istotnych z punktu

widzenia przeciwdziałaniu wykluczeniu komunikacyjnemu oraz policentryczności kraju inwestycji w ramach CMK Północ oraz pozostałych inwestycji liniowych przed 2030 rokiem. Zapewniał także na ten cel środki finansowe w kwocie 10,5 mld zł (w tym 5,6 mld zł środków publicznych). W proponowanej wersji programu wieloletniego planuje się jedynie prace przygotowawcze w tym zakresie do 2032 r. oraz znacznie mniejsze nakłady finansowe w wysokości 1,6 mld zł.

Biorąc pod uwagę powyższe argumenty ponownie podtrzymuję swoje stanowisko wyrażone w pismach z dnia 18 i 23 grudnia 2024 r. o potrzebie pogłębionej analizy wpływu planowanych zmian w programie wieloletnim „Program inwestycyjny Centralny Port Komunikacyjny. Etap II. 2024-2030” na rozwój kraju w ujęciu regionalnym, w tym poprawę dostępności komunikacyjnej dla obywateli zamieszkujących różne regiony Polski, a także wydłużenie czasu na konsultacje zmian na poziomie międzyresortowym oraz przeprowadzenie szerokich konsultacji tych zmian, z włączeniem w ten proces regionów oraz opinii publicznej.

W mojej opinii – jako ministra właściwego do spraw rozwoju regionalnego – program wieloletni w perspektywie 2032 roku powinien gwarantować środki finansowe przynajmniej na rozpoczęcie kluczowych inwestycji w ramach Zintegrowanej Sieci Kolejowej utrzymujących policentryczny układ naszego kraju. Dotyczy to przykładowo połączeń na wspomnianych przeze mnie na początku pisma liniach między Grudziądzem a Gdańskiem, Płockiem a Warszawą (przez węzeł CPK), Łomżą a Warszawą.

Z poważaniem

Katarzyna Pełczyńska-Nałęcz

/podpisano elektronicznie/

Do wiadomości:

Pan Maciej Lasek, Sekretarz stanu, Pełnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego, Ministerstwo Infrastruktury