



Minister Funduszy i Polityki Regionalnej

Katarzyna Pełczyńska-Nałęcz

Warszawa, data: 23 grudnia 2024 r.

znak sprawy: .UK

identyfikator koszulki: 3008203

telefon: 22 273 77 39

e-mail: Urszula.Kozikowska@mfi.gov.pl

Pani

Joanna Knapińska

Sekretarz Rady Ministrów

Dotyczy: Projekt uchwały Rady Ministrów zmieniającej uchwałę w sprawie ustanowienia programu wieloletniego – "Program inwestycyjny Centralny Port Komunikacyjny. Etap II. 2024– 2030" (ID75)

Szanowna Pani Minister,

w nawiązaniu do pisma Pana Macieja Laska, Pełnomocnika Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego z 19 grudnia br. (znak. BPCPK-1.0221.1.2024), stanowiącego odpowiedź na moje pismo z dnia 18 grudnia br. (znak: DSR-XIV.0221.1.2024.TS), uprzejmie informuję, że z uwagą zapoznałam się z wyjaśnieniami Pełnomocnika Rządu ds. CPK. Przedstawione wyjaśnienia nie są jednak satysfakcjonujące z punktu widzenia podnoszonych przeze mnie argumentów o konieczności prowadzenia takiej polityki regionalnej, która będzie utrzymywała policentryczną strukturę osadniczą naszego kraju i wykorzystywała wynikające z policentryczności potencjały rozwojowe.

Z przedłożonego pisma Pełnomocnika Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego wynika, że na priorytetyzacji budowy linii „Y” łączącej największe metropolie „przy okazji” skorzystają także mieszkańcy w różnych regionach kraju, gdyż jej budowa przyspieszy połączenia między wieloma miastami – o ile połączenia między nimi przechodzą przez planowaną linię „Y”.

W argumentacji tej pomijane są istotne fragmenty naszego kraju, między którymi połączenia nie wymagają przejazdu przez linię „Y”. Podtrzymuję swoją opinię z pierwotnego pisma, że rozwój sieci kolejowej w ramach opiniowanego programu wieloletniego powinien bardziej równomiernie rozkładać akcenty na terytorium

całego kraju, to znaczy w pierwszej kolejności (do 2032 roku) realizować wyłącznie najpotrzebniejsze elementy projektu „Y” oraz kierować więcej środków na rozpoczęcie prac nad siecią kolejową poza projektem „Y”.

Z pisma Pełnomocnika Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego jasno wynika, że priorytetyzacja projektu „Y” prowadzi do ograniczenia środków finansowych na rozwój kolei w innych częściach kraju. W punkcie dotyczącym projektów poza linią „Y” Pełnomocnik wskazuje jedynie na kontynuację realizowanych obecnie prac przygotowawczych: dokumentacji projektowych (np. dla linii Katowice – granica państwa w kierunku Ostrawy) oraz przedprojektowych (np. CMK Północ). Jak wskazano w piśmie: **„Ich wyniki będą mogły zostać wykorzystane w późniejszym okresie, gdy dostępne będą środki na kolejne etapy”**.

Podkreślę ponownie, że opiniowane zmiany w programie wieloletnim prowadzą do istotnego przesunięcia środków finansowych między inwestycjami kolejowymi w projekcie „Y” a pozostałymi inwestycjami kolejowymi. Przyjmuję i dziękuję za wyjaśnienia dotyczące wzrostu nakładów na projekt „Y” w perspektywie 2032 roku (w stosunku do pierwotnie planowanych nakładów do 2030 roku). Nie zmienia to jednak tego, że 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.

Doceniam i popieram planowane rozbudowane konsultacje społeczne dotyczące Zintegrowanej Sieci Kolejowej. Odnotowuję deklarację, że w procesie tym **„uwzględnione będą między innymi policentryczne uwarunkowania rozwojowe kraju”**. Tym niemniej odpowiedź Pełnomocnika Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego wskazuje wyraźnie, że środki zapisane w opiniowanej aktualizacji programu wieloletniego pozwolą jedynie na prowadzenie prac przygotowawczych do realizacji inwestycji, a nie inwestycji jako takich.

Tymczasem w pierwotnej wersji programu wieloletniego zawarto realizację wielu ważnych z punktu widzenia zachowania policentrycznej struktury kraju połączeń kolejowych, między innymi: Węzeł CPK – Płock – Grochowski – Włocławek, Grudziądz – Gdańsk, Ostrołęka – Łomża, Rzeszów – Sanok, Katowice – Jastrzębie Zdrój – granica państwa. Priorytetyzacja linii „Y” w ramach opiniowanych zmian do programu wieloletniego prowadzi do odsunięcia tych i wielu innych istotnych inwestycji w czasie, zapewniając im w perspektywie 2032 roku jedynie opracowanie dokumentacji projektowej.

Nieprzekonująca jest także argumentacja Pełnomocnika Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego dotycząca obsługi aglomeracji kalisko-ostrowskiej. Inną sytuacją jest zapewnienie **„możliwości wjazdu do Kalisza”** dzięki układowi łącznic, a inną przeprowadzenie Kolei Dużych Prędkości bezpośrednio przez Kalisz. Podjęcie przez Radę Ministrów tak fundamentalnej dla rozwoju regionalnego decyzji powinno być poprzedzone wyczerpującą analizą kosztów i korzyści obu tych alternatywnych rozwiązań – 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.

Biorąc pod uwagę powyższe argumenty podtrzymuję swoje stanowisko wyrażone w piśmie z dnia 18 grudnia 2024 r. (znak: DSR-XIV.0221.1.2024.TS) 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.

Z poważaniem

Katarzyna Pełczyńska-Nałęcz

/podpisano elektronicznie/

Do wiadomości:

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