



Minister Funduszy i Polityki Regionalnej

Katarzyna Pełczyńska-Nałęcz

Warszawa, data: 18 grudnia 2024 r.

znak sprawy: DSR-XIV.0221.1.2024.TS

identyfikator koszulki: 3004095

e-mail: tomasz.salanski@mfi.gov.pl

Pani

Joanna Knapińska

Sekretarz Rady Ministrów

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

Szanowna Pani Minister,

w nawiązaniu do opiniowanego projektu uchwały Rady Ministrów zmieniającej uchwałę w sprawie ustanowienia programu wieloletniego – "Program inwestycyjny Centralny Port Komunikacyjny. Etap II. 2024–2030" (ID75) (KRM-06111-80-24), który został przyjęty przez Stały Komitet Rady Ministrów w dniu 13 grudnia 2024 r. i rekomendowany do przyjęcia przez Radę Ministrów, zgłaszam następujące uwagi.

Opiniowana uchwała rodzi wątpliwości pod kątem wpływu na rozwój regionalny Polski. Jedną z podstawowych cech systemu osadniczego Polski jest policentryczność, wyrażająca się w równomiernie rozłożonej sieci miast o zróżnicowanej wielkości i funkcjach w przestrzeni kraju. Układ taki pozwala zapewniać dobrą jakość życia mieszkańcom wszystkich regionów kraju. Odpowiednio wykorzystany może zapobiegać procesom peryferyzacji obszarów charakteryzujących się niekorzystnymi warunkami demograficznymi oraz leżącymi poza zasięgiem oddziaływania dużych metropolii.

Policentryczność Polski jest cechą unikatową w skali Europy – ważnym potencjałem rozwojowym sprzyjającym poprawie i umacnianiu spójności społecznej, gospodarczej i terytorialnej. Celem polityki regionalnej powinno być jej utrzymanie i wzmacnianie, zwłaszcza w sytuacji, w której niektóre procesy (w tym zwłaszcza demograficzne) mogą w dłuższej perspektywie zagrozić wielośrodkowemu modelowi rozwoju.

Istnieją poważne obawy, że proponowane zmiany w programie wieloletnim zmierzają do wzmocnienia metropolii, a osłabienia mniejszych ośrodków, istotnych z punktu widzenia utrzymania policentrycznej struktury kraju. Obawy te wynikają z następujących przesłanek:

- W ramach inwestycji kolejowych program wieloletni koncentruje się przede wszystkim na budowie sieci kolejowej w ramach projektu „Y”, który łączy CPK z Warszawą, Łodzią, Wrocławiem i Poznaniem. Nakłady na ten cel wzrosły w stosunku do poprzedniego programu o 31% (15 mld zł). Zwiększenie nakładów inwestycyjnych na projekt „Y” pozwoli skrócić czas przejazdu między największymi krajowymi metropoliami, ale jednocześnie ograniczy dostępność środków finansowych na inne inwestycje kolejowe, istotne z punktu widzenia poprawy dostępności komunikacyjnej w kraju. W konsekwencji spowoduje to odłożenie ich w czasie.
- Program wieloletni do 2032 r. nie przewiduje realizacji większości działań związanych rozbudową sieci kolejowej, pierwotnie planowanej i rozłożonej równomiernie na terytorium całego kraju. Wcześniejsza wersja programu wieloletniego – do 2030 r. zakładała inwestycje kolejowe o wartości 71 mld zł, z czego 22 mld zł (31%) miało być przeznaczone na inwestycje inne niż inwestycje liniowe w projekcie „Y”. W opiniowanej wersji programu wieloletniego – do 2032 r. na inwestycje kolejowe zaplanowano 77 mld zł, z czego zaledwie 13 mld zł (17%) zostanie przeznaczone na inwestycje inne niż inwestycje liniowe w projekcie „Y”.
- Planowana budowa tzw. kolejowej obwodnicy Kalisza budzi wątpliwości związane z perspektywą pełnego włączenia w ten projekt aglomeracji kalisko-ostrowskiej, zamieszkiwanej przez około 400 tys. obywateli. Aglomeracja ta ma fundamentalne znaczenie dla rozwoju subregionu południowo-wschodniej części województwa wielkopolskiego. Włączenie jej w kolej dużych prędkości jest szansą dla całego subregionu i metodą na przeciwdziałanie nadmiernej metropolizacji Polski.

Biorąc pod uwagę powyższe argumenty, w mojej opinii rozwój sieci kolejowej w ramach opiniowanego programu wieloletniego powinien bardziej równomiernie rozkładać akcenty na terytorium całego kraju. W pierwszej kolejności (do 2032 r.) realizować wyłącznie najpotrzebniejsze elementy projektu „Y” oraz kierować więcej środków na rozpoczęcie prac nad rozbudową sieci kolejowej poza projektem „Y”. W mojej opinii dodatkowych analiz wymaga także

relacja kosztów wobec korzyści w zakresie budowy tzw. kolejowej obwodnicy Kalisza – z punktu widzenia nie tylko efektywności finansowej oraz modelowania wielkości potoków pasażerskich, ale także szerzej rozumianych impulsów rozwojowych dla aglomeracji kalisko-ostrowskiej.

W związku z tym, zwracam się z prośbą o przedstawienie dodatkowych wyjaśnień i analiz dotyczących wpływu planowanych zmian w programie wieloletnim na rozwój regionalny Polski, w tym poprawę dostępności komunikacyjnej dla obywateli zamieszkujących różne regiony Polski. Zwracam się także z prośbą o wydłużenie czasu konsultacji zmian w opiniowanym programie wieloletnim z innymi resortami, a także 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