



# Ministerstwo Infrastruktury

Pełnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego  
Piotr Malepszak

Znak pisma: BPCPK-2.054.40.2026  
Warszawa, 29 września 2026

Pan  
**Włodzimierz Czarzasty**  
Marszałek Sejmu  
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację nr 18992 Posła na Sejm RP Pana Bartosza Kownackiego, przekazuję poniższe informacje.

Uprzejmie informuję, iż w docelowym układzie Zintegrowanej Sieci Kolejowej (ZSK), Bydgoszcz pełni funkcję jednego z istotnych węzłów kolejowych północnej części kraju, zapewniającego powiązania z resztą kraju zarówno w osi północ-południe, jak i wschód-zachód. Miasto zostało uwzględnione w przebiegu Magistrali Bałtyk-Czechy, stanowiącej jeden z głównych korytarzy transportowych przewidzianych w ZSK.

Znaczenie Bydgoszczy wzmacnia również planowana budowa nowej linii kolejowej pomiędzy Gnieznem a Bydgoszczą, prowadzonej orientacyjnie przez rejon Żnina i dostosowanej do prędkości konstrukcyjnej 250 km/h. Kształt perspektywicznej sieci kolejowej przewiduje ponadto zapewnienie powiązania Bydgoszczy z kierunkiem Trójmiasta oraz rozwój połączeń w kierunku Piły, Stargardu i Szczecina, a dalej Świnoujścia. Przyjęte rozwiązania mają zatem umożliwić Bydgoszczy obsługę kilku istotnych kierunków w ruchu dalekobieżnym, a nie jedynie zapewnić dostęp do pojedynczego korytarza.

Przyjęty w programie ZSK kształt sieci nie zakłada prowadzenia głównej osi Centralnej Magistrali Kolejowej Północ (CMK Północ) bezpośrednio przez Bydgoszcz. Nie oznacza to jednak sprowadzenia roli miasta wyłącznie do funkcji punktu połączonego z główną linią dodatkowym odcinkiem. Jak wskazano powyżej Bydgoszcz została uwzględniona jako istotny węzeł całego systemu kolejowego. Jednocześnie planowana nowa linia, w tym odcinek Gniezno - Bydgoszcz dostosowany do prędkości konstrukcyjnej 250 km/h oraz powiązania w kierunku północnym, pozwolą na zapewnienie integracji miasta z układem linii o wysokich parametrach technicznych oraz umożliwią realizację szybkich połączeń międzyregionalnych w kilku kierunkach. Tym samym znaczenie Bydgoszczy w Zintegrowanej Sieci Kolejowej należy oceniać w odniesieniu do całego układu sieci, a nie wyłącznie do przebiegu CMK Północ.

Uwzględniony w programie ZSK przebieg Centralnej Magistrali Kolejowej Północ nie powinien być zatem utożsamiany z określeniem, które miasta zostały, a które nie zostały włączone do systemu Kolei Dużych Prędkości. CMK Północ jest jednym z elementów pożądanego w długookresowym horyzoncie układu sieci, którego zasadniczą funkcją jest zapewnienie szybkiego połączenia Warszawy i obszaru nowego lotniska krajowego z Trójmiastem. Bydgoszcz została natomiast włączona do systemu Kolei Dużych Prędkości poprzez inny korytarz, stanowiący część komplementarnego układu linii charakteryzujących się wysokimi parametrami technicznymi, w szczególności prędkością konstrukcyjną powyżej 200 km/h.

Należy zauważyć, iż rozwiązania przyjęte w programie Zintegrowanej Sieci Kolejowej są rezultatem analiz prowadzonych z perspektywy funkcjonowania całej krajowej sieci kolejowej. Uwzględniano w nich między innymi: potencjał popytowy, możliwość optymalizacji czasów przejazdu, dostępność transportową poszczególnych obszarów, znaczenie korytarzy dla przewozów pasażerskich i towarowych, możliwość wykorzystania i podatność modernizacyjną istniejącej infrastruktury, a także spójność oraz odporność całego systemu transportowego. Zmiana przebiegu CMK Północ w sposób prowadzący główny ciąg Warszawa - Trójmiasto dodatkowo przez Bydgoszcz powodowałaby wydłużenie tej relacji, nie zapewniając jednocześnie dodatkowych korzyści w zakresie włączenia Bydgoszczy do sieci KDP, gdyż takie włączenie zapewnia już przebieg Magistrali Bałtyk-Czechy.

Ponadto Informuję, iż skala korzyści dla Bydgoszczy wynikających z realizacji programu ZSK znajduje także odzwierciedlenie w możliwych do osiągnięcia czasach przejazdu. Według przeprowadzonych analiz, dla najszybszych pociągów podróż z Bydgoszczy do Warszawy czy Wrocławia będzie możliwa do realizacji w czasie około 100 minut, do Gdańska w czasie około 60 minut, do Poznania około 45 minut, natomiast do Torunia dotrzemy w czasie nie dłuższym niż 30 minut. Takie czasy przejazdu potwierdzają istotne wzmocnienie dostępności transportowej Bydgoszczy oraz jej znaczenia w krajowym układzie połączeń dalekobieżnych.

Jednocześnie należy wskazać, że ZSK jest długoterminowym planem rozwoju sieci kolejowej, a nie harmonogramem realizacji poszczególnych inwestycji. Realizacja przedsięwzięć w ramach ZSK będzie etapowana i ujmowana w kolejnych wieloletnich programach inwestycyjnych, stosownie do dostępności finansowania oraz stopnia zaawansowania przygotowania inwestycji.

W ramach projektu ZSK prowadzony jest obecnie proces priorytetyzacji inwestycji, którego wyniki pozwolą na sformułowanie rekomendacji dotyczących kolejności podejmowania działań w odniesieniu do poszczególnych przedsięwzięć. W procesie tym uwzględniane są bieżące i przyszłe potrzeby transportowe, zachowanie ciągłości sieci oraz zapewnienie wykonalności operacyjnej. Etapowanie robót, z uwzględnieniem m.in. znaczenia poszczególnych odcinków dla funkcjonowania całego systemu transportowego, pozwoli ograniczyć utrudnienia w ruchu pasażerskim i towarowym oraz uniknąć ich nadmiernej kumulacji na kluczowych odcinkach sieci w tym samym czasie.

Przy ustalaniu priorytetów pod uwagę brane będą m.in. prognozowane potoki pasażerskie, potrzeby gospodarki i przewozów towarowych oraz dążenie do wzmocnienia spójności terytorialnej kraju poprzez zapewnienie dostępu do wydajnego i komfortowego dla pasażerów transportu publicznego. Założone priorytety prac będą wynikiem oceny

uwzględniającej zarówno efektywność przewozową i gospodarczą, jak również cele społeczne, przestrzenne i obronne, przy zachowaniu elastyczności niezbędnej do dostosowania harmonogramu do dostępnych środków oraz bieżących potrzeb rozwojowych państwa. Kolejność uruchamiania poszczególnych przedsięwzięć będzie ponadto zależała od dostępności finansowania, możliwości ujęcia zadań w programach wieloletnich oraz przebiegu procedur administracyjnych.

Do 2035 r. przewidziany jest szeroki zakres inwestycji kolejowych, które będą realizowane w pierwszej kolejności. CMK Północ pozostaje jedną z kluczowych linii w docelowym układzie sieci kolejowej, natomiast jej realizacja będzie rozpatrywana w dalszym horyzoncie, z uwzględnieniem priorytetów inwestycyjnych oraz dostępnych możliwości finansowych. Mając na uwadze powyższe na obecnym etapie nie jest możliwe wskazanie harmonogramu budowy CMK Północ ani terminów realizacji poszczególnych odcinków Gniezno – Bydgoszcz oraz Bydgoszcz – Grudziądz.

Nawiązując do pytania dotyczącego potencjalnego ograniczenia liczby połączeń międzynarodowych przejeżdżających przez Bydgoszcz w okresie pomiędzy planowaną budową CMK Północ oraz liniami Gniezno – Bydgoszcz oraz Bydgoszcz – Grudziądz uprzejmie informuję, iż Ministerstwo Infrastruktury aktualnie podejmuje działania na rzecz poprawy oferty dalekobieżnych połączeń kolejowych dla Bydgoszczy. Obecnie liczba codziennych par pociągów PKP Intercity S.A. z Bydgoszczy charakteryzuje się corocznym wzrostem (połączeń całorocznych i sezonowych):

- RRJ 2023/2024 – 26 par, 52 pociągi;
- RRJ 2024/2025 – 27 par, 54 pociągi;
- RRJ 2025/2026 – 28 par, 56 pociągów.

W rozkładzie jazdy na rok 2026/2027 zaplanowane są dodatkowe połączenia w kierunku Warszawy, Łodzi, Trójmiasta oraz Poznania i łączna liczba pociągów PKP Intercity S.A. będzie na poziomie ponad 60 dobowo. Wzrastająca liczba połączeń oraz mnogość kierunków zarówno krajowych, jak i międzynarodowych, świadczy o dobrej ofercie przewozowej, która jest stale wzmacniana.

Z wyrazami szacunku

Dokument podpisany elektronicznie przez:

Piotr Malepszak

Pełnomocnik Rządu ds. Centralnego Portu Komunikacyjnego