



Ministerstwo Infrastruktury

Pełnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Piotr Malepszak

Znak pisma: BPCPK-2.054.28.2026
Warszawa, 06 października 2026

Pan

Włodzimierz Czarzasty

Marszałek Sejmu

Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację nr 18263 Posła na Sejm RP Pana Bartosza Kownackiego, przekazuję poniższe informacje.

Na wstępie należy zaznaczyć, że Inowrocław nie został pominięty w programie Zintegrowanej Sieci Kolejowej (ZSK). Miasto zostało uwzględnione w przebiegu Magistrali Bałtyk – Czechy, prowadzącej w ciągu Gniezno – Inowrocław – Toruń, stanowiącej jeden z głównych korytarzy kolejowych przewidzianych w ZSK. Brak bezpośredniego przebiegu przez Inowrocław nowej linii w standardzie Kolei Dużych Prędkości nie oznacza zatem pozostawienia miasta poza głównym układem rozwoju transportu kolejowego ani pozbawienia go dostępu do sieci szybkich połączeń.

Zintegrowana Sieć Kolejowa została zaprojektowana jako spójny system wzajemnie uzupełniających się linii, obejmujący zarówno nowe linie KDP, jak również istniejące konwencjonalne linie kolejowe przewidziane do modernizacji. Przy kształtowaniu perspektywicznego układu sieci analizowano poszczególne korytarze z punktu widzenia ich funkcji w skali całego kraju i regionów, w tym możliwości obsługi głównych kierunków przemieszczeń, powiązania ośrodków miejskich, wykorzystania istniejącej infrastruktury oraz uzyskania możliwie szerokich efektów transportowych i gospodarczych.

Wypracowany kształt sieci nie jest więc wynikiem pojedynczego kryterium ani odrębnej decyzji odnoszącej się wyłącznie do Inowrocławia, lecz rezultatem szerokiej analizy funkcjonowania całego układu sieciowego. W przypadku województwa kujawsko-pomorskiego rozwiązania przewidziane w ZSK opierają się na kilku wzajemnie uzupełniających się korytarzach kolejowych. Między innymi budowie Centralnej Magistrali Kolejowej Północ zapewniającą obsługę Włocławka i Torunia, rozwój Magistrali Bałtyk – Czechy przez Inowrocław wraz z alternatywnym szlakiem Kolei Dużych Prędkości Poznań – Gniezno – Żnin – Grudziądz oraz uzupełnienie sieci o powiązania regionalne między innymi budowę linii Włocławek – Radziejów – Kruszwica. Tak ukształtowana sieć

korytarzy kolejowych pozwoli na obsługę nie tylko największych ośrodków województwa, ale również ośrodków subregionalnych oraz południowej części regionu.

Prace nad Zintegrowaną Siecią Kolejową miały charakter strategiczny i sieciowy. Ich przedmiotem było określenie docelowego układu głównych powiązań kolejowych oraz sposobu obsługi poszczególnych obszarów i ośrodków miejskich. W ramach tych prac Inowrocław był uwzględniany jako istotny element przyszłego systemu kolejowego regionu.

Program ZSK oraz bieżące działania prowadzone na sieci kolejowej przewidują modernizację linii kolejowej nr 353 na odcinku Inowrocław - Toruń do prędkości 160 km/h, działania rewitalizacyjne dotyczące linii nr 206 na odcinku Inowrocław Rąbinek – Żnin, a także modernizację linii nr 231 na odcinku Inowrocław Rąbinek – Kruszwica oraz utworzenie nowego powiązania kolejowego w kierunku Radziejowa i Włocławka. Rozwiązania te wzmacniają funkcję Inowrocławia jako węzła łączącego połączenia regionalne i międzyregionalne z głównymi korytarzami sieci. W odniesieniu do województwa kujawsko-pomorskiego istotnym elementem było zapewnienie takich powiązań infrastrukturalnych, które zwiększą dostępność kolejową regionu, w szczególności jego południowej części, oraz umożliwią jej efektywniejsze włączenie w główne korytarze transportowe o znaczeniu regionalnym i krajowym. Przyjęte rozwiązania mają służyć nie tylko poprawie dostępności poszczególnych ośrodków, lecz również wzmocnieniu wzajemnych powiązań pomiędzy nimi oraz zwiększeniu spójności układu transportowego województwa. W tym kontekście Inowrocław będzie pełnić istotną funkcję węzłową, integrującą połączenia regionalne z głównymi kierunkami transportu międzyregionalnego, a tym samym wzmacniającą jego znaczenie w systemie kolejowym regionu.

Należy podkreślić rolę stacji Inowrocław jako jednego z kluczowych węzłów kolejowych w północno-centralnej części kraju. Krzyżują się w niej linie kolejowe nr 131 (Chorzów Batory – Tczew) oraz nr 353 (Poznań Wschód – Skandawa) należące do podstawowych ciągów komunikacyjnych polskiej sieci kolejowej. Węzeł ten odgrywa istotną rolę zarówno w przewozach pasażerskich, jak i towarowych, a także zapewnia dogodne warunki do przesiadek i integracji ruchu regionalnego, międzyregionalnego oraz dalekobieżnego. Z tego względu obszar miasta jest objęty szeregiem przedsięwzięć inwestycyjnych oraz działań przygotowawczych prowadzonych przez PKP PLK S.A.

Uprzejmie informuję, iż w maju 2026 r. zakończono realizację projektu pn. „Prace na wybranych odcinkach ciągu linii kolejowej C-E 65” współfinansowanego ze środków Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności. Inwestycja objęła m.in. odcinek Karczyn – Inowrocław Rąbinek linii kolejowej nr 131, stanowiącej jeden z najważniejszych korytarzy transportowych w kraju.

Przeprowadzone prace przyczyniły się do poprawy warunków prowadzenia ruchu kolejowego na trasie mającej strategiczne znaczenie dla obsługi portów morskich Trójmiasta oraz krajowego zaplecza przemysłowego. Efektem inwestycji było skrócenie czasu przejazdu na odcinku Zduńska Wola Karsznice – Inowrocław Rąbinek o ok. 20 min., zwiększenie przepustowości linii oraz poprawa niezawodności infrastruktury poprzez ograniczenie liczby awarii i związanych z nimi opóźnień.

Ponadto, w ramach Krajowego Programu Kolejowego do 2030 roku (z perspektywą do roku 2032) realizowane jest przez PKP PLK S.A. zadanie pn. „Prace w ciągu C-E na odcinku Zduńska Wola – Inowrocław – Tczew: LCS Inowrocław” w ramach którego obecnie opracowywana jest dokumentacja projektowa. Natomiast kontynuacja procesu inwestycyjnego znajduje się na liście rezerwowej w Krajowym Programie Kolejowym i jest ściśle uzależniona od możliwości zapewnienie źródła finansowania.

Należy podkreślić, że obecna maksymalna prędkość pociągów na poszczególnych odcinkach objętych ww. dokumentacją projektową wynosi do 120 km/h dla pociągów towarowych oraz do 160 km/h dla pociągów pasażerskich. Powyższy projekt zakłada podniesienie prędkości maksymalnej dla pociągów pasażerskich do 200 km/h.

Ponadto w ramach ww. zadania planowane jest dostosowanie infrastruktury do obsługi składów o długości 780 m, wydłużenie peronów do długości od 200 do 400 m oraz budowa nowoczesnych urządzeń sterowania ruchem kolejowym.

Kluczowym elementem planowanego przedsięwzięcia będzie modernizacja Węzła Inowrocław. W ramach jej planowanego zakresu przewiduje się budowę siedmiu nowych łącznic kolejowych, które umożliwią bezkolizyjne prowadzenie ruchu w rejonie stacji Inowrocław Towarowy, Inowrocław Rąbinek, Dziarnowo i Mimowola.

Rozwiązanie to pozwoli na skuteczniejsze rozdzielenie ruchu pasażerskiego i towarowego, usprawni przewozy związane z obsługą portów morskich oraz stworzy możliwość realizacji połączeń pasażerskich na trasie Toruń – Inowrocław – Bydgoszcz bez konieczności zmiany kierunku jazdy. Dodatkowo projekt obejmuje budowę nowego przystanku Inowrocław Uzdrowisko oraz przebudowę kładki Pakoskiej w Inowrocławiu.

Z uwagi na kompleksowe podejście do realizacji prac budowlanych na sieci kolejowej, modernizacja linii kolejowej nr 131 planowana jest po zakończeniu prac na linii nr 201 Bydgoszcz - Trójmiasto.

Ponadto informuję, że obecnie trwają prace nad określeniem zasad finansowania oraz realizacji zadań w ramach nowej perspektywy finansowej 2028 – 2034. Jednocześnie należy mieć na uwadze, że obecnie nie jest znana kwota dostępnej alokacji środków UE na projekty kolejowe w ramach kolejnej perspektywy finansowej. Po zakończeniu prac wskazane zostaną te projekty, które na podstawie analiz najlepiej wpisują się w sieciowy charakter transportu kolejowego, a tym samym mogą istotnie przyczynić się do zwiększenia liczby pasażerów oraz ładunków.

Dodatkowo należy podkreślić, że pomimo braku planów lokalizacji stacji Kolei Dużych Prędkości w Inowrocławiu, miasto zachowuje istotne znaczenie w krajowym systemie transportu kolejowego i może w dalszym ciągu wzmacniać swoją rolę jako regionalny węzeł integrujący przewozy dalekobieżne oraz regionalne.

Kluczowym narzędziem realizacji tego założenia jest koncepcja Horyzontalnego Rozkładu Jazdy (HRJ) oparta na sieci stałych, cyklicznych połączeń kolejowych, zapewniających regularność kursowania oraz dogodne powiązania pomiędzy poszczególnymi relacjami. W opracowanych założeniach HRJ przewidziano utrzymanie wysokiej dostępności komunikacyjnej Inowrocławia w krajowej sieci kolejowej, co potwierdza zachowanie jego znaczącej roli jako ośrodka obsługi ruchu pasażerskiego i ważnego punktu integracji połączeń regionalnych oraz dalekobieżnych.

Przez Inowrocław planowane są następujące linie komunikacyjne:

- Gdynia – Bydgoszcz – Inowrocław – Poznań – Wrocław - Wałbrzych – Praga (CZ) –w częstotliwości co 2 godz.,
- Gdynia – Bydgoszcz – Inowrocław – Poznań – Wrocław (z częstotliwością co 2 godziny) – Kłodzko (co 4 godz.)/ Szklarska Poręba (co 4 godz.),
- Giżycko – Olsztyn (co 4 godz.) – Olsztyn – Iława – Toruń – Inowrocław – Poznań - Wrocław (częstotliwość na odcinku Olsztyn – Wrocław co 2 godz.),
- Gdynia – Bydgoszcz – Inowrocław – Poznań – Zielona Góra Główna – częstotliwość co 2 godz.,
- Gdynia – Kościerzyna – Bydgoszcz – Inowrocław – Zduńska Wola – Bytom – Katowice – częstotliwość co 4 godz.

Równocześnie przewidziano następującą ofertę połączeń regionalnych:

- C7 Poznań Główny – Bydgoszcz Główna – częstotliwość co 120 min.,
- C11 Inowrocław – Jabłonowo Pomorskie – częstotliwość co 120 min.,
- C71 Poznań Główny – Toruń Wschodni – częstotliwość co 120 min.,
- C72 Koło – Inowrocław – częstotliwość co 240 min.,
- C91 Bydgoszcz Fordon – Bydgoszcz Główna – Szubin – Żnin – Inowrocław – Kruszwica –częstotliwość co 120 min. (po rewitalizacji odpowiednich odcinków infrastruktury).

Należy zaznaczyć, że wskazana oferta regionalna jest wynikiem konsultacji projektu HRJ z Marszałkiem Województwa Kujawsko-Pomorskiego i jej uruchomienie znajduje się w gestii Marszałka, nie Ministra Infrastruktury.

Warto dodać, że przebiegająca przez Inowrocław linia kolejowa nr 131, stanowiąca część tzw. Magistrali Węglowej, pozostaje jednym z najważniejszych ciągów transportowych w kraju, pełniąc kluczową funkcję w obsłudze ruchu pasażerskiego i towarowego. Wraz ze wzrostem znaczenia portów morskich oraz rozwojem przewozów intermodalnych rola tego korytarza transportowego ulega dalszemu wzmocnieniu.

Planowane przez PKP PLK S.A. przedsięwzięcia modernizacyjne ukierunkowane są na zwiększenie przepustowości, poprawę parametrów eksploatacyjnych oraz podniesienie konkurencyjności linii, co będzie sprzyjać dalszemu umacnianiu pozycji Inowrocławia jako ważnego węzła kolejowego o znaczeniu regionalnym i ponadregionalnym. Działania te stwarzają również warunki do pełniejszego wykorzystania potencjału społeczno-gospodarczego miasta, w tym jego funkcji uzdrowiskowej, turystycznej i regionalnej.

Natomiast jeśli chodzi o inwestycje drogowe, uprzejmie informuję, iż Ministerstwo Infrastruktury dostrzega potrzebę analizy układu sieci dróg krajowych w Polsce, jaki wytworzy się po zrealizowaniu sieci dróg ekspresowych i autostrad w ramach Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.).

Należy podkreślić, iż w latach 2015-2019 zrealizowane zostało duże przedsięwzięcie infrastrukturalne polegające na budowie obwodnicy Inowrocławia w ciągu drogi krajowej nr 15 i nr 25 o łącznej długości 23 km. W pierwszym etapie powstał odcinek w ciągu drogi krajowej nr 15 o długości 18,1 km a w kolejnym odcinek DK 25 o długości 4,9 km. W wyniku powyższego powstał wysokoprzepustowy ciąg obwodnicowy miasta wraz z czterema

węzłami, obiektami inżynierskimi i wszystkim niezbędnymi elementami towarzyszącymi. Całość przedsięwzięcia to koszt ponad 600 mln zł.

Równocześnie uprzejmie informuję, że obecnie na istniejącej sieci dróg krajowych, na terenie powiatu inowrocławskiego w trakcie realizacji są następujące zadania:

- Budowa drogi dla pieszych i rowerów w ciągu DK 62 w miejscowości Gocanowo – zakres rzeczowy zadania obejmuje budowę drogi dla pieszych i rowerów o szerokości 3,0 m od km 18+915 do km 18+930 po stronie prawej i od km 18+915 do km 18+974 po stronie lewej, wyznaczenie przejścia dla pieszych i przejazdu dla rowerów w km 18+917 wraz z doświetleniem i strefa przejściową. Realizacja robót: 07.2026 – 11.2026.
- Budowa drogi dla pieszych i rowerów w ciągu DK 62 na odcinku Janocin – Chełmiczki – zakres rzeczowy zadania obejmuje budowę drogi dla pieszych i rowerów o łącznej długości 1,273 km oraz wyznaczenie 3 przejść dla pieszych i przejazdów dla rowerów wraz z ich doświetleniem w km 22+741, 23+190 i 23+318. Ponadto w km 22+884 zostanie wykonany przepust. Realizacja robót: 03.2028 – 07.2028.
- Budowa drogi dla pieszych i rowerów w ciągu DK 62 na odc. Chełmiczki – Chełmce – zakres rzeczowy zadania obejmuje budowę drogi dla pieszych i rowerów o łącznej długości 1,456 km oraz wyznaczenie 2 przejść dla pieszych wraz z ich doświetleniem w km 24+740 i 24+787. Realizacja robót: 03.2028 – 09.2028.
- Budowa drogi dla pieszych w ciągu DK 15 w m. Gniewkowo – zakres rzeczowy zadania obejmuje drogi dla pieszych po stronie lewej o łącznej długości 240 m i szerokości 2,5 m oraz zmianę lokalizacji przejścia dla pieszych wraz z doświetleniem z km 215+229,9 w km 215+165.

Ponadto w ostatnich 5 latach zrealizowano następujące zadania:

- Rozbudowa i wzmocnienie DK 62 na odc. Strzelno - Kobylniki – zadanie zakończone w kwietniu 2024 r. Zadanie polegało na rozbudowie i wzmocnieniu drogi o długości 9,633 km, rozbudowie 5 skrzyżowań, budowie 2 zatok autobusowych, budowie chodników oraz oświetlenia.
- Rozbudowa drogi krajowej nr 62 na odc. Kobylniki – Kruszwica – zadanie zakończone w grudniu 2023 r. Zadanie polegało na rozbudowie drogi o długości 0,956 km, rozbudowie 2 skrzyżowań, budowie chodników, dróg dla pieszych i rowerów, zatok autobusowych. Wykonane zostało również przejście pod mostem na jeziorze Gopło.
- Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego na przejściach dla pieszych na DK 15 na odcinku Szadłowice – Gniewkowo, DK 25 na odcinku Brzoza – Wronowy – zadanie zakończone w kwietniu 2024 r. W ramach zadania doświetlono łącznie 30 przejść dla pieszych.
- Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego na przejściach dla pieszych na DK 15 w obrębie obwodnicy Inowrocławia – zadanie zakończono w październiku 2024 r.
- W ramach zadania doświetlono 14 przejść dla pieszych. Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego na przejściach dla pieszych na DK 62 na odc. Gocanowo – Chełmce – zadanie zakończone w marcu 2024 r. W ramach zadania doświetlono 5 przejść dla pieszych.

- Budowa ronda DK 625 z DW 412 oraz drogą gminną nr 150833C wraz z dojazdami i infrastrukturą techniczną stanowiącą całość funkcjonalno – użytkową w Kobylnikach – zadanie zakończono w listopadzie 2021 r. Podstawowym celem zadania była budowa ronda czterowłotowego, budowa chodników, 2 zatok autobusowych oraz budowa oświetlenia drogowego wraz z doświetleniem 18 przejść dla pieszych.
- Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego na przejściach dla pieszych na DK 25 na odc. Nowa Wieś Wielka – Strzelno – zadanie zakończono w lipcu 2023 r. W ramach zadania doświetlono 27 przejść dla pieszych.

Łączny koszt zrealizowanych zadań na terenie m.in. powiatu inowrocławskiego wyniósł ponad 105 mln zł.

Przedstawiając powyższe, zapewniam, że Ministerstwo Infrastruktury dokłada wszelkich starań by potrzeby w obszarze budowy nowych dróg były realizowane z uwzględnieniem efektów poszczególnych przedsięwzięć dla całej sieci i z zapewnieniem celowości wydatkowania środków publicznych.

Z wyrazami szacunku

Dokument podpisany elektronicznie przez:

Piotr Malepszak

Pełnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego