TORUŃ, 21.10.2026

Pan Piotr Malepszak
Ministerstwo Infrastruktury

Szanowni Państwo!
Chciałbym zwrócić uwagę na problem lepszego wykorzystania istniejących szlaków kolejowych, przecinających Województwo Kujawsko Pomorskie. Jak sądzę, nie jest jakąś wielką tajemnicą, iż Urząd Marszałkowski Województwa Kujawsko Pomorskiego jest raczej mocno bierny jeżeli chodzi o inicjatywy kolejowe, zarówno te na poziomie regionalnym, jak i te na poziomie ogólnokrajowym. Wizja komunikacji kolejowej na poziomie kolei regionalnej w naszym województwie jest niestety raczej słaba. Jest wiele miast powyżej 10 tys. nie skomunikowanych kolejowo, wiele miast skomunikowanych w sposób symboliczny, wiele połączeń zostało zlikwidowanych, brakuje planów, wizji rekonstrukcji i rozwoju. Ale jest też kwestia lepszego wykorzystania posiadanych zasobów, linii kolejowych, przebiegających przez województwo na rzecz komunikacji międzyregionalnej i krajowej. Niestety, Urząd Marszałkowski nie prowadzi aktywnej polityki w celu lepszego wykorzystania naszych zasobów. Mam tutaj na myśli przede wszystkim linie kolejowe nr 27, 207 oraz 33. Każda z tych linii ma potencjał, zdecydowanie większy, niż regionalny. Przy pewnym dofinansowaniu, zmianie wizji, linie te mają dużą szansę jako tzw. alternatywne szlaki kolejowe, alternatywne dla głównych linii kolejowych, czyli do linii 18, 131, oraz 9. W kontrze do istniejących głównych szlaków kolejowych, jako połączenia alternatywne, uzupełniające, obsługujące inną grupę miast, często będących praktycznie wykluczonych komunikacyjnie, będących poza głównymi szlakami komunikacyjnymi.

Linia kolejowa nr 27, to ważny trakt lewobrzeżny pomiędzy Toruniem, a Nasielskiem, czyli w praktyce jest to połączenie Bydgoszczy, Torunia z Warszawą. Jest to alternatywna linia do linii nr 18. Połączenie to od lat wykorzystane jest w sposób symboliczny. Trudno nie odnieść wrażenia, że linia kolejowa nr 27, po odpowiednim dofinansowaniu, mogłaby śmiało zostać alternatywnym połączeniem kolejowym z Bydgoszczy do Warszawy. Przez Lipno, Sierpc, nawet Płock i Modlin. 20 lat temu były plany stworzenia połączenia z Warszawy do Płocka właśnie poprzez Modlin. Kierując się na dalej, na zachód mogłoby takie połączenie służyć Bydgoszczy, Toruniowi, a może nawet i na zachód dalej.

Linia kolejowa nr 207, jest to linia pomiędzy Toruniem, a Malborkiem. Pomimo przeprowadzonej modernizacji, ponad 10 letniego remontu, wydania około 500 mln zł, linia ta wykorzystana jest jedynie na poziomie regionalnych. Są połączenia z Torunia do Grudziądza, są też osobne z Grudziądza do Malborka. Pomimo długotrwałej modernizacji, podniesienia standardu, wydania dużych pieniędzy, rozkład jazdy został ograniczony. Przed remontem realizowane były bezpośrednie połączenia z Torunia do Malborka, wcześniej nawet do Gdańska. Teraz, jest to praktycznie połączenie Toruń - Grudziądz. Linia nr 207 to

przecież lewobrzeżna alternatywa dla linii nr 131. To możliwość skomunikowania Gdańska i Torunia, ale poprzez Malbork, Sztum, Kwidzyn, Grudziądz. Także dalej do Włocławka czy Łodzi. To także możliwość lepszego skomunikowania Elbląga, właśnie poprzez Malbork, Grudziądz, Toruń i dalej w kierunku południowym.

Linia kolejowa nr 33, to całkowicie zapomniany i niewykorzystany trakt kolejowy. Linia nr 33 to linia pomiędzy Brodnicą, a Kutnem. Wraz z wykorzystaniem dawnej linii kolejowej nr 251, czyli linii z Brodnicy poprzez Nowe Miasto Lubawskie do Iławy, miałaby szansę na stworzenie alternatywnego połączenia z Łodzi do Olsztyna, czy nawet do Trójmiasta. Poprzez Kutno, Gostynin, Płock, Sierpc, Rypin, Brodnicę i Nowe Miasto Lubawskie. W wersji skróconej jest to idealne połączenie międzyregionalne pomiędzy Iławą oraz Kutnem, czyli połączenie pomiędzy dwoma ważnymi węzłami przesiadkowymi, połączenie dojazdowe dla licznej grupy miast średniej wielkości, zlokalizowanych na trasie takiego połączenia.

Panie Ministrze, proszę przychylnym okiem spojrzeć na moje propozycje. Proszę o lepsze wykorzystanie posiadanych już przecież zasobów, także o poprawę standardu linii kolejowych nr 27, 33, 207. Nie są to niestety linie zelektryfikowane, ale jako już istniejące szlaki komunikacyjne mają spory potencjał, aby je lepiej wykorzystać. Tym bardziej, iż przebiegają przez tereny jednak słabiej rozwinięte, mogłyby stanowić dodatkowy impuls rozwojowy dla tej części naszego kraju.