



GRUDZIĄDZ



POWIAT
KWIDZIŃSKI



Ministerstwo Infrastruktury

RPW/61224/2026 P

Data: 2026-09-23

PETYCJA

KANCELARIA
Ministerstwa Infrastruktury

2026 -09- 2 3

Nr.....
BEZPOŚREDNIO

My, niżej podpisani

wnosimy o podjęcie działań organizacyjnych zmierzających do uruchomienia **8 par bezpośrednich pociągów przyspieszonych o standardzie Intercity** na trasie **Toruń – Chelmża – Grudziądz – Kwidzyn – Sztum – Malbork – Tczew – Gdańsk**. Postulujemy realizację przewozów w oparciu o **spalinowe lub hybrydowe zespoły trakcyjne** – jako rozwiązanie racjonalne i możliwe do wdrożenia w krótkiej perspektywie na liniach, które nie są w pełni zelektryfikowane.

Niniejsza petycja wynika z potrzeby zapewnienia mieszkańcom naszych powiatów realnej, nowoczesnej i bezpośredniej dostępności komunikacyjnej do głównych ośrodków miejskich regionu. Wspomniana relacja kolejowa stanowi naturalny korytarz transportowy wzdłuż doliny Wisły, łączący ośrodki miejskie o istotnym znaczeniu społecznym, gospodarczym i turystycznym. Jednocześnie jest to obszar, na którym widoczne są negatywne skutki regionalizacji, polegające na przerwaniu historycznych ciągów komunikacyjnych i zamknięcie ich wyłącznie w obszarze województwa.

Uruchomienie postulowanych pociągów pospiesznych, zatrzymujących się w miastach powiatowych i wybranych gminach poprawiłoby **spójność sieci kolejowej na styku województw**: kujawsko-pomorskiego i pomorskiego, tworząc czytelną i funkcjonalną oś północ-południe, jako oś alternatywną do autostrady A1. Jest to szczególnie istotne, ponieważ obecnie połączenia między tymi obszarami często wymagają przesiadek, są czasochłonne, a przez to mniej konkurencyjne wobec transportu drogowego. Regularna oferta 8 par pociągów przyspieszonych umożliwiłaby zbudowanie powtarzalnego rytmu dojazdów, podnosząc dostępność do węzłów przesiadkowych w Gdańsku, Tczewie, Malborku, Grudziądzu i Toruniu oraz zapewniając szybkie, bezpieczne a przede wszystkim bezpośrednio dotarcie do aglomeracji gdańskiej i węzła toruńskiego.

W ocenie samorządów, realizacja tej relacji jest również kluczowa z punktu widzenia **eliminacji wykluczenia transportowego** i praktycznej realizacji prawa mieszkańców do dostępności komunikacyjnej. W naszych powiatach występują liczne obszary, w których brak szybkiego, bezpośredniego połączenia kolejowego ogranicza możliwości codziennego funkcjonowania – zarówno w zakresie dojazdu do pracy, jak i korzystania z usług publicznych, edukacji czy opieki zdrowotnej. Wprowadzenie pociągów przyspieszonych o standardzie i taryfie ogólnopolskiej stworzyłoby cenne uzupełnienie szkieletowej oferty przewozów ogólnopolskich, która będzie nie tylko dogodna, ale również przewidywalna i stabilna, co ma fundamentalne znaczenie dla mieszkańców planujących dojazdy cykliczne.

Jednocześnie postulowane połączenie ma wymiar strategiczny w kontekście **polityki klimatycznej** i działań na rzecz redukcji emisji w transporcie. Uatrakcyjnienie przejazdu koleją na osi Toruń–Grudziądz–Kwidzyn–Malbork–Trójmiasto sprzyja przenoszeniu potoków pasażerskich z transportu indywidualnego na publiczny transport szynowy, szczególnie stanowiąc alternatywny ciąg wobec autostrady A1. Oznacza to ograniczenie emisji gazów cieplarnianych oraz zanieczyszczeń powietrza, a także poprawę jakości życia w miastach i miejscowościach położonych wzdłuż korytarza. Nawet w wariantcie przejściowym, opartym o tabor spalinowy lub hybrydowy, kolej stanowi rozwiązanie bardziej efektywne środowiskowo niż masowy ruch samochodowy – przy czym

docelowo, wraz z rekomendowaną przez nas elektryfikacją, korzyści klimatyczne ulegną dalszemu istotnemu wzmocnieniu.

Wprowadzenie rekomendowanych 8 par pociągów przyspieszonych, kursujących w rozkładzie cyklicznym co 2h, przyniesie również wymierne korzyści w obszarze **bezpieczeństwa ruchu i ograniczania kongestii**. Drogi łączące nasze powiaty z Trójmiastem i Toruniem są w wielu miejscach przeciążone, zwłaszcza w okresach zwiększonego ruchu turystycznego oraz w godzinach szczytu. Zwiększenie atrakcyjności kolei jako środka codziennego przemieszczania się oznacza mniej pojazdów na drogach, a tym samym zmniejszenie ryzyka wypadków oraz redukcję zatorów i czasu straconego w korkach. Stanowi to korzyść zarówno dla mieszkańców, jak i dla gospodarki – poprzez poprawę płynności transportu i ograniczenie kosztów społecznych wypadków.

Istotnym elementem uzasadnienia jest także **dostępność transportu dla osób o ograniczonych możliwościach ruchowych**, seniorów oraz mieszkańców nieposiadających możliwości korzystania z samochodu z powodów zdrowotnych lub wiekowych. Bezpośrednie połączenie kolejowe minimalizuje bariery związane z przesiadkami, zmniejsza obciążenia fizyczne i pozwala zapewnić standard dostępności dla osób o ograniczonej zdolności ruchowej. W praktyce oznacza to zwiększenie samodzielności osób starszych, poprawę dostępu do usług publicznych oraz ograniczenie konieczności korzystania z kosztownych i nieregularnych alternatyw przewozowych.

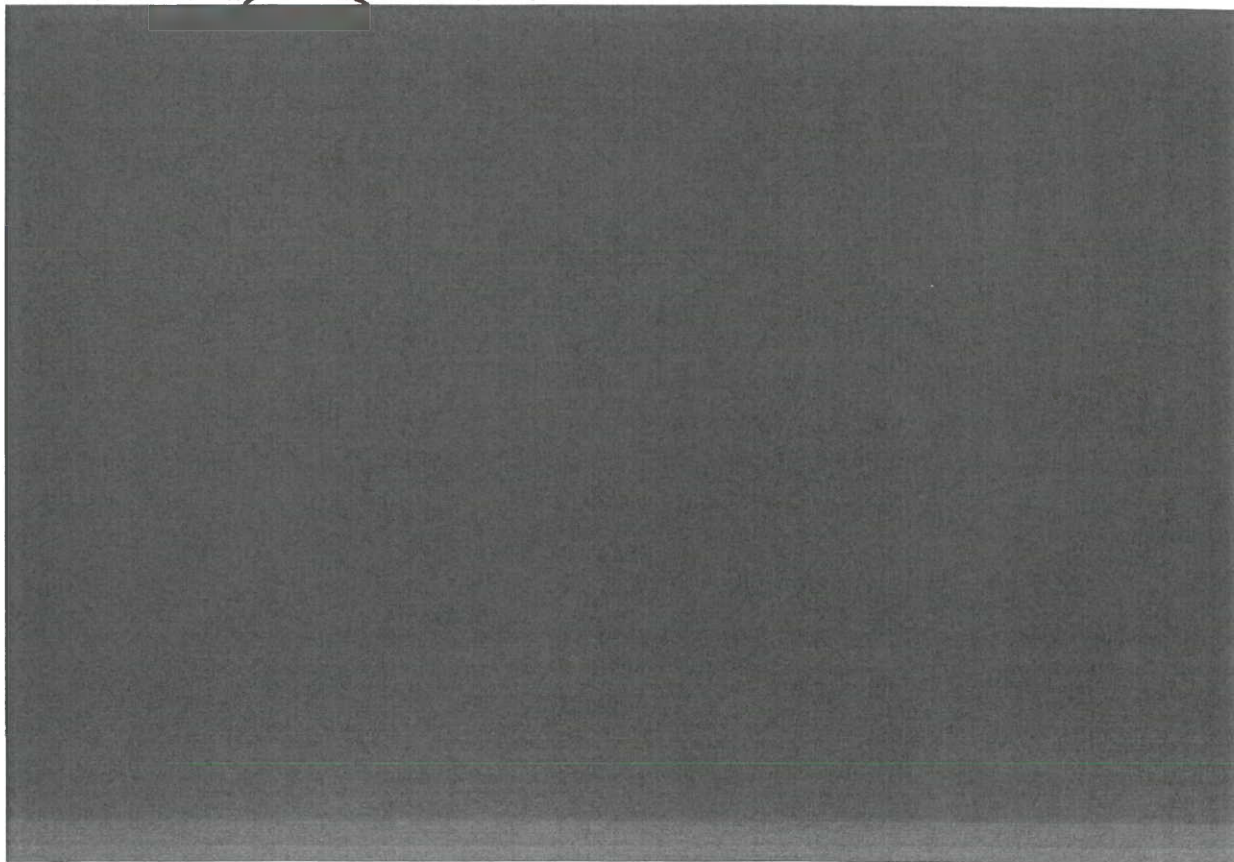
Połączenie Toruń–Chełmża–Grudziądz–Kwidzyn–Sztum–Malbork–Tczew–Gdańsk ma również znaczenie gospodarcze, ponieważ poprawia **mobilność pracowników** i dostęp do rynku pracy, a także ułatwia korzystanie z usług zdrowotnych i handlowych. W regionie funkcjonują strefy przemysłowe oraz zakłady pracy wymagające stałego dopływu kadr; równocześnie wielu mieszkańców dojeżdża do pracy poza miejscem zamieszkania. Sprawny, szybki i bezpośredni transport publiczny pozwala zwiększyć aktywność zawodową i uelastyczyć rynek pracy, co w dłuższym okresie może wpływać na **zmniejszenie bezrobocia** i lepsze dopasowanie kompetencji do potrzeb pracodawców. Warto podkreślić także aspekt zdrowotny: bezpośrednie połączenia kolejowe ułatwiają dojazdy do specjalistycznych ośrodków medycznych w Trójmieście oraz Grudziądzu i Toruniu, co ma kluczowe znaczenie w sytuacji rosnących potrzeb zdrowotnych i starzenia się społeczeństwa.

Nie do przecenienia jest również rola tego połączenia w zapewnieniu dojazdu do **ośrodków akademickich**. Trójmiasto oraz Toruń stanowią wiodące centra szkolnictwa wyższego. Stabilna i cykliczna oferta przewozowa w tym kursy umożliwiające dojazd poranny oraz powrót popołudniowo-wieczorny – stworzy realne warunki do codziennych lub cyklicznych dojazdów studentów i kadry akademickiej. Zwiększy to dostępność edukacji, wesprze rozwój kapitału ludzkiego regionu oraz ograniczy koszty społeczne wynikające z „wymuszonej motoryzacji” młodych osób, lub co gorsza przymusowej migracji osób młodych do dużych aglomeracji.

Wymiernym argumentem za uruchomieniem bezpośrednich połączeń kolejowych połączeń jest również **unikalny aspekt przyrodniczy i turystyczny** korytarza doliny Wisły. Malbork i Kwidzyn z zespołem zamkowym, miasta nadwiślańskie, tereny rekreacyjne, wydarzenia kulturalne oraz oferta turystyki aktywnej (rowerowej i wodnej) tworzą spójną przestrzeń, którą można skutecznie integrować transportem kolejowym. Bezpośredni pociąg przyspieszony buduje „produkt turystyczny bez samochodu”, umożliwiając wygodne podróże weekendowe z Trójmiasta do atrakcji turystycznych położonych wzdłuż trasy kolejowej, jak również dojazdy mieszkańców regionu do oferty Torunia i Trójmiasta. Co istotne, integracja turystyczna miast nadwiślańskich ma także wymiar historyczny – już ponad 125 lat temu lokalne samorządy dostrzegały potrzebę integrowania się poprzez kolej jako narzędzie rozwoju, czynnie partycypując w jej budowie i rozwoju. Dzisiejsza realizacja postulatów jest kontynuacją tej racjonalnej logiki – w nowoczesnym standardzie i z wykorzystaniem współczesnych priorytetów (klimat, bezpieczeństwo, dostępność).

Podkreślamy, że wskazana koncepcja powinna być rozpatrywana równolegle z **docelową potrzebą elektryfikacji linii kolejowej nr 207 na odcinku Malbork – Kwidzyn – Grudziądz** oraz dalszego ciągu w stronę Torunia, tak aby obecne rozwiązanie taborowe (spalinowe/hybrydowe zespoły trakcyjne) stanowiło etap przejściowy, a nie docelowy. Elektryfikacja przynosi korzyści systemowe: umożliwia pełną dekarbonizację przewozów na tej osi, zwiększa efektywność energetyczną, obniża koszty eksploatacji, poprawia parametry ruchowe (przyspieszenia, niezawodność), a także pozwala docelowo na **wydłużanie relacji pociągów elektrycznych z Trójmiasta bezpośrednio do Kwidzyna i Grudziądza** i dalej do Torunia, bez konieczności zmiany trakcji. Z punktu widzenia spójności transportowej województw oznacza to trwałe „doszycie” obszarów nadwiślańskich do ogólnopolskiej sieci kolejowej o najwyższym standardzie i większą odporność systemu transportowego na wahania cen paliw kopalnych.

Mając na uwadze powyższe argumenty, wnosimy o uwzględnienie naszej petycji w działaniach Ministerstwa Infrastruktury i o doprowadzenie do uruchomienia 8 par bezpośrednich pociągów przyspieszonych Intercity w relacji Toruń – Chełmża – Grudziądz – Kwidzyn – Sztum – Malbork – Tczew – Gdańsk, z zapewnieniem standardu odpowiadającego przewozom międzywojewódzkim, w tym przewidywalnego rozkładu jazdy, dobrej oferty godzinowej oraz taboru zapewniającego komfort i dostępność. Jednocześnie wnosimy o traktowanie tej relacji jako elementu strategicznego dla dalszej elektryfikacji linii 207, zgodnie z celami klimatycznymi państwa, potrzebami społecznymi oraz logiką spójnego ~~rozwoju~~ sieci kolejowej.



Do wiadomości:

1. Minister Infrastruktury
2. Marszałek Województwa Kujawsko-Pomorskiego
3. Marszałek Województwa Pomorskiego

