

Projekt

**UCHWAŁA NR
RADY POWIATU PISZ**

z dnia 2025 r.

w sprawie przyjęcia Stanowiska Rady Powiatu Pisz w sprawie wznowienia i całorocznego utrzymania połączeń dalekobieżnych PKP Intercity na linii kolejowej nr 219 (Szczytno-Pisz-Ełk) oraz konieczności spójnej polityki państwa wobec obszarów peryferyjnych

Na podstawie § 15 ust. 1 Statutu Powiatu Piskiego (Dz. Urz. Województwa Warmińsko-Mazurskiego z 2020 r. poz. 1634) uchwala się, co następuje:

§ 1. Rada Powiatu Pisz przyjmuje stanowisko w sprawie wznowienia i całorocznego utrzymania połączeń dalekobieżnych PKP Intercity na linii kolejowej nr 219 (Szczytno-Pisz-Ełk) oraz konieczności spójnej polityki państwa wobec obszarów peryferyjnych, które stanowi załącznik do niniejszej uchwały.

§ 2. Stanowisko podlega przekazaniu: Prezesowi Rady Ministrów, Ministrowi Infrastruktury, Wojewodzie Warmińsko-Mazurskiemu, Marszałkowi Województwa Warmińsko-Mazurskiego, Zarządowi PKP Intercity S.A.

§ 3. Wykonanie uchwały powierza się Zarządowi Powiatu w Pisz.

§ 4. Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia i podlega ogłoszeniu w sposób zwyczajowo przyjęty.

Załącznik do uchwały Nr

Rady Powiatu Pisz

z dnia 18 grudnia 2025 r.

STANOWISKO RADY POWIATU PISZ
w sprawie wznowienia i całorocznego utrzymania
połączeń dalekobieżnych PKP Intercity na linii kolejowej nr 219 (Szczytno-Pisz-Elk)
oraz konieczności spójnej polityki państwa wobec obszarów peryferyjnych

Rada Powiatu Pisz wyraża stanowczy sprzeciw wobec ograniczenia całorocznych połączeń dalekobieżnych PKP Intercity na linii kolejowej nr 219 (Szczytno-Pisz-Elk), które nastąpiło wraz z wejściem w życie rocznego rozkładu jazdy 2025/2026, tj. od dnia 14 grudnia 2025 r., co w praktyce oznacza zakończenie kursowania tych połączeń w dniu 13 grudnia 2025 r.

Rada Powiatu Pisz wskazuje, że decyzja ta prowadzi do dalszego marginalizowania transportowego regionu peryferyjnego, stojąc w sprzeczności z dokumentami strategicznymi państwa oraz z równoległe podejmowanymi działaniami na rzecz przywracania i rozwoju kolei w innych częściach kraju.

Rada Powiatu Piskiego wskazuje w tym zakresie:

1. Powiat Piski jako obszar peryferyjny i marginalizowany

Zgodnie z Krajową Strategią Rozwoju Regionalnego 2030, „Polityka regionalna państwa ukierunkowana jest na zmniejszanie dysproporcji w poziomie rozwoju społeczno-gospodarczego różnych terytoriów a w szczególności wspomaga rozwój tych obszarów, które nie mogą w pełni rozwinąć swojego potencjału rozwojowego lub utraciły funkcje społeczno- gospodarcze”.

Jednocześnie, „KSRR jako obszar strategicznej interwencji identyfikuje obszary zagrożone trwałą marginalizacją. Należą do nich m.in. obszary wiejskie położone peryferyjnie. To na tych obszarach konieczna jest interwencja przełamująca utrzymywanie się szeregu niekorzystnych zjawisk społecznych i gospodarczych, w tym utrudnionego dostępu do usług publicznych”.

Powiat Piski spełnia te kryteria w sposób jednoznaczny: niska gęstość zaludnienia, ograniczona oferta transportowa oraz znaczne odległości do ośrodków subregionalnych i wojewódzkich powodują, że kolej pełni tu funkcję podstawowej usługi publicznej, a nie jedynie oferty komercyjnej.

Ograniczenie połączeń dalekobieżnych nie tylko pogarsza dostępność komunikacyjną mieszkańców, lecz również utrwała bariery rozwojowe, których państwo, zgodnie ze KSRR 2030, powinno aktywnie przeciwdziałać a nie je pogłębiać.

2. Sprzeczność z dokumentami strategicznymi państwa

a) Polityka regionalna

KSRR 2030 jako dokument nadrzędny zapewnia spójność i komplementarność interwencji publicznych realizowanych w ujęciu terytorialnym. KSRR 2030 wskazuje wprost „polityka regionalna powinna wzmacniać dostępność usług publicznych na obszarach słabszych rozwojowo, aby przeciwdziałać trwałemu wykluczeniu terytorialnemu.

Ograniczenie całorocznych połączeń Intercity przez powiat piski stoi w sprzeczności z tym kierunkiem, prowadząc do nierównego traktowania mieszkańców małych powiatów względem dużych aglomeracji.

b) Polityka transportowa

Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 r. jako cel nadrzędny wskazuje zwiększenie dostępności transportowej kraju a także konieczność tworzenia spójnego systemu transportowego oraz ograniczania negatywnego wpływu transportu na środowisko i klimat.

Jednocześnie Plan transportowy województwa warmińsko-mazurskiego promuje kolej jako środek transportu:

- ograniczający emisję,
- wspierający ochronę środowiska,
- przeciwdziałający wykluczeniu komunikacyjnemu.

3. Region „Zielonych Płuc Polski” jako argument środowiskowy

Powiat Piski leżący w regionie Południowych Mazur jest powszechnie identyfikowany jako obszar o wysokich walorach przyrodniczych, wymagający szczególnej ochrony środowiska.

W tym kontekście rozwój transportu kolejowego, a nie jego ograniczanie, jest zgodny z celami klimatycznymi państwa oraz zasadą zrównoważonego rozwoju.

Ograniczenie oferty kolejowej prowadzi do wymuszonego wzrostu transportu drogowego, co stoi w sprzeczności z deklarowanymi celami ochrony środowiska i klimatu.

4. Wcześniejsze decyzje państwa i inwestycje jako argument racjonalności

Rada Powiatu Piskiego zwraca uwagę, że:

- państwo poniosło znaczące nakłady finansowe na modernizację linii kolejowej nr 219 (Szczytno-Pisz-Ełk),
- celem inwestycji było skrócenie czasów przejazdu, poprawa komfortu i zwiększenie atrakcyjności kolei.

Ograniczanie połączeń dalekobieżnych po zakończeniu inwestycji infrastrukturalnych podważa racjonalność wydatkowania środków publicznych oraz sens deklarowanych celów tych projektów.

5. Kontekst Łomża-Pisz-Giżycko jako brak spójności działań państwa

Rada Powiatu Piskiego wskazuje na brak spójności polityki transportowej państwa w skali makroregionalnej:

Z jednej strony prowadzone są prace planistyczne nad nową linią kolejową Ostrołęka-Łomża-Pisz-Giżycko (w tym wybór wariantu inwestorskiego), zapowiadane jest przywracanie ruchu kolejowego do Łomży, a jednocześnie ogranicza się całoroczne połączenia dalekobieżne na istniejącej i zmodernizowanej linii nr 219 przez Pisz.

Takie działania są niespójne i niezrozumiałe z punktu widzenia mieszkańców regionu, którzy oczekują realnych, a nie wyłącznie planowanych, efektów polityki transportowej państwa.

Reasumując, **Rada Powiatu Pisz podkreśla, że mieszkańcy regionów peryferyjnych:**

- oczekują równego traktowania w dostępie do usług publicznych,
- nie mogą być traktowani wyłącznie jako „obszar sezonowy”,
- mają prawo do całorocznej oferty transportu dalekobieżnego, umożliwiającej dojazd do pracy, edukacji, opieki zdrowotnej i usług publicznych.

Rada Powiatu Pisz apeluje do Ministra Infrastruktury oraz Zarządu PKP Intercity S.A. o:

1. wznowienie całorocznych połączeń dalekobieżnych PKP Intercity na linii nr 219 (Szczytno-Pisz-Ełk),
2. utrzymanie tych połączeń przez cały rok, a nie wyłącznie w sezonie turystycznym,
3. zapewnienie spójności polityki transportowej państwa, w szczególności w kontekście działań podejmowanych na osi Łomża-Pisz-Giżycko,
4. przeprowadzenie rzeczywistych konsultacji z mieszkańcami i samorządami lokalnymi przy projektowaniu rozkładów jazdy i zmian w ofercie przewozowej.

Rada Powiatu Pisz wskazuje, że rozwój i utrzymanie transportu kolejowego w regionach peryferyjnych nie jest przywilejem, lecz obowiązkiem państwa wynikającym z przyjętych strategii rozwoju, zasad zrównoważonego rozwoju oraz konstytucyjnej zasady równości obywateli.