



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTK-5.054.87.2023

Warszawa, 06 listopada 2023

Pan
Tomasz Grodzki
Marszałek Senatu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

odpowiadając na oświadczenie złożone przez senatora Kazimierza Kleinę na 66 posiedzeniu Senatu w dniu 30 sierpnia 2023 r., w sprawie problemów z funkcjonowaniem kolei, poniżej przedstawiam stosowne informacje.

Uprzejmie informuję, że PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. będąca zarówno zarządcą infrastruktury kolejowej, jak również realizatorem programów wieloletnich podejmuje wszelkie możliwe działania związane z poprawą infrastruktury kolejowej w Polsce w ramach Krajowego Programu Kolejowego do 2030 roku (z perspektywą do roku 2032), Programu Uzupelniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej – Kolej + do 2029 roku, Rządowego programu budowy lub modernizacji przystanków kolejowych na lata 2021 - 2025, jak również programu pn. Pomoc w zakresie finansowania kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową, w tym jej utrzymania i remontów do 2023 roku.

W nawiązaniu do kwestii czasu jazdy pociągów na trasie Lębork – Kraków informuję, że opóźnienia pociągów, powodowane przez system sterowania ruchem kolejowym (system ETCS), stanowią tylko część usterek powodujących przesunięcia w czasie jazdy pociągów. Kwestia punktualności pociągów nie leży w całości po stronie zarządcy infrastruktury kolejowej, ponieważ jej poziom jest także ściśle uzależniony od przewoźników kolejowych, szczególnie w takich obszarach jak dostępność i uruchamianie w pełni sprawnego taboru lub wykonywanie czynności technicznych zgodnie z zaplanowanym rozkładem jazdy.

W przypadku trasy Lębork – Kraków, Spółka PKP PLK S.A. poinformowała, że większość usterek związanych z systemem ETCS jest spowodowana przez wadliwe działanie pokładowych urządzeń systemu ETCS w pociągach jadących na tej trasie.

Mając powyższe na uwadze, PKP PLK S.A. na bieżąco monitoruje eksploatację wspomnianych urządzeń, prowadzi ewidencję usterkowości, następnie przy współpracy z przewoźnikami i producentami urządzeń przytorowych identyfikuje przyczyny usterek. Jeżeli usterka występuje po stronie urządzeń pokładowych, o fakcie tym jest informowany przewoźnik. Jeżeli usterka jest po stronie urządzeń przytorowych ETCS jest ona niezwłocznie usuwana przez pracowników PKP PLK S.A. W przypadku, gdy nie jest możliwe natychmiastowe usunięcie usterki i występuje wadliwe działanie systemu ETCS ruch prowadzony jest tak samo jak na liniach niewyposażonych w ETCS, a więc na podstawie wskazań semaforów i wskaźników z prędkością do 160 km/h. Zgodnie z przepisami, pociągi jadące bez nadzoru systemu ETCS z jednoosobową obsadą muszą obniżyć prędkość do 130 km/h.

Dodatkowo należy wziąć pod uwagę, że wiele zakłóceń na sieci kolejowej dzieje się z przyczyn niezależnych od zarządcy infrastruktury oraz przewoźników i mają one charakter zdarzeń losowych.

W celu usprawnienia procesu prowadzenia ruchu pociągów, duży nacisk kładziony jest na weryfikację opóźnień pociągów na podstawie danych dostępnych w systemach informatycznych PKP PLK S.A. i porównywanie ich przyczyn z tymi zgłaszanymi przez drużyny pociągowe. Ponadto analizie poddawane są pociągi, które notują opóźnienia i poszukiwane są ich systemowe przyczyny. W tym celu odbywają się cykliczne spotkania robocze przedstawicieli zarządcy infrastruktury i przewoźnika PKP Intercity S.A., aby wypracować działania wpływające na poprawę punktualności konkretnych pociągów przy jednoczesnym utrzymaniu punktualności pozostałych składów.

W zakresie dodatkowego postoju pociągów Pendolino na stacji Reda, PKP PLK S.A. poinformowała, że opracowuje rozkład jazdy pociągów na podstawie wniosków o przydział trasy składanych przez przewoźników kolejowych. W ww. wnioskach przewoźnik wyznacza miejsca postojów handlowych i zgodnie z nimi zarządca infrastruktury opracowuje rozkład jazdy.

Należy podkreślić, że pociągi kategorii Express Intercity Premium (EIP) realizowane przez składy ED250, znane pod nazwą Pendolino, realizują połączenia komercyjne. W związku z tym nie są objęte, łączącą Ministra Infrastruktury i PKP Intercity S.A. umową o świadczenie usług o charakterze użyteczności publicznej w zakresie wykonywania kolejowych przewozów pasażerskich. Przewoźnik posiada autonomię decyzyjną dotyczącą siatki tego rodzaju połączeń, godzin kursowania, stacji zatrzymań oraz cen biletów.

Odnosząc się do tematu modernizacji linii kolejowej nr 202, PKP PLK S.A. poinformowała, że planowane jest wybudowanie drugiego toru na odcinkach: Gdynia Chylonia – Rumia, Wejherowo – Łębork oraz Łębork – Słupsk. Jednocześnie na odcinku Rumia – Wejherowo planowana jest modernizacja istniejących dwóch torów oraz budowa dwóch torów tzw. aglomeracyjnych. Dla stacji Słupsk oraz odcinka Słupsk – Łębork zostały wybrane najkorzystniejsze oferty w postępowaniach przetargowych. Podpisanie umów z wykonawcami nastąpi niezwłocznie po zapewnieniu finansowania. Dla odcinka Łębork – Gdynia Chylonia ogłoszenie przetargu na prace budowlane planowane jest w II kwartale 2024 r.

Z informacji uzyskanych z PKP PLK S.A. w zakresie przejścia w miejscowości Luzino wynika, że na spotkaniach z Wójtem Gminy Luzino i zaproszonymi interesariuszami, które odbyły się w dniu 13 marca 2023 r. oraz w dniu 7 lipca 2023 r., przedstawiciele Spółki zaprezentowali plany, termin i zakres inwestycji pn. „Prace na linii kolejowej nr 202 na odcinku Gdynia Chylonia – Słupsk – część 1 odcinek Gdynia Chylonia – Łębork”. W ramach ww. projektu nie przewiduje się likwidacji przejazdu kolejowo-drogowego w km 54,524 linii kolejowej nr 202 (w ciągu drogi nr 1451G).

Dodatkowo na spotkaniu w dniu 7 lipca 2023 r., zarządca infrastruktury przedstawił stronie samorządowej, tj. przedstawicielom Rady Powiatu, Gminy Luzino oraz Zarządowi Dróg dla Powiatu Puckiego i Wejherowskiego projekt listu intencyjnego. W dokumencie tym określono zasady współpracy celem przyszłej realizacji budowy skrzyżowania wielopoziomowego linii kolejowej nr 202 z drogą nr 1451G w ciągu ul. Wilczka/ul. Ofiar Stutthofu w Luzinie, która umożliwi likwidację przejazdu kolejowo-drogowego kat. A w km 54,524 linii kolejowej nr 202 w ramach realizacji projektu pn. „Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach kolejowo-drogowych, w tym ich przebudowa na skrzyżowania dwupoziomowe”, realizowanego w perspektywie finansowej 2021 – 2027.

Odnosząc się do kwestii remontu linii kolejowej 229 na trasie Łębork – Łeba informuję, że ze środków Regionalnego Programu Operacyjnego 2014 – 2020 zostało opracowane studium wykonalności dla linii kolejowej 229 na odcinku Łębork – Łeba. Niemniej Marszałek Województwa Pomorskiego jako dysponent środków podjął decyzję o zakończeniu projektu pn. „Rewitalizacja linii kolejowej nr 229 odcinek Łębork – Łeba”.

Obecnie modernizacja tej linii planowana jest w ramach projektu pn. „Zapewnienie dostępu kolejowego do elektrowni jądrowej w preferowanej lokalizacji Lubiawo – Kopalino”. Aktualnie w ramach ww. projektu trwa przygotowywanie dokumentacji projektowej. Zakończenie prac projektowych planowane jest do końca 2025 r., a robót budowlanych do końca 2027 r.

Z wyrazami szacunku,

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Andrzej Bittel

Sekretarz Stanu