



**MINISTER
INFRASTRUKTURY I BUDOWNICTWA**

SEKRETARIAT
Biura Prac Senackich
Wpłynęło dn. 10.05.2017 r.
nr 2056 podpis. Blue

GABINET MARSZAŁKA SENATU

wpłynęło dn. 09.05.2017 r.
nr 2057 podpis. WJ

Warszawa, dnia 4 maja 2017 r.

DTK.9.042.12.2017.JD.02

NK: 70645/17

Pan Stanisław Karczewski

Marszałek Senatu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

odpowiadając na oświadczenie złożone przez senatora Antoniego Szymańskiego na 38. posiedzeniu Senatu w dniu 30 marca 2017 r. w sprawie zapewnienia bezpieczeństwa przewozu towarów niebezpiecznych linią kolejową nr 9 (w korytarzu E 65) przebiegającą pod kompleksem Forum Gdańsk w Gdańsku, poniżej przedstawiam stosowne wyjaśnienia.

Na wstępie pragnę zapewnić, że kwestie bezpieczeństwa przewozów, w szczególności ochrony zdrowia i życia ludzkiego, traktowane są priorytetowo. Minister Infrastruktury i Budownictwa w ramach nadzoru nad przewozem towarów niebezpiecznych na bieżąco śledzi i analizuje informacje na temat zdarzeń, które zaistniały podczas tego rodzaju przewozów oraz weryfikuje skuteczność istniejących rozwiązań prawnych w tym obszarze i w razie potrzeby podejmuje stosowne działania.

W świetle przepisów rozporządzenia Komisji (UE) nr 1303/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie aspektu „Bezpieczeństwo w tunelach kolejowych” systemu kolei w Unii Europejskiej (Dz. Urz. UE L 356 z 12.12.2014 r. str. 394) jeżeli każdy pojazd w ramach pociągu towarowego bądź pociągu przewożącego towary niebezpieczne spełnia wymagania specyfikacji konstrukcyjnych TSI, które mają do niego zastosowanie oraz jeżeli wagony przewożące towary niebezpieczne spełniają wymagania załącznika II do dyrektywy 2008/68/WE, pociąg towarowy bądź pociąg przewożący towary niebezpieczne eksploatowany zgodnie z wymaganiami TSI dotyczącymi ruchu kolejowego dopuszczony jest do ruchu we wszystkich tunelach systemu kolei Unii Europejskiej. Załącznik II do dyrektywy 2008/68/WE, o którym mowa powyżej, stanowi Regulamin międzynarodowego przewozu kolejną towarów niebezpiecznych, RID (Dz. U. z 2015 r. poz. 1726) implementowany ustawą z dnia 19 sierpnia 2011 r. o przewozie towarów niebezpiecznych (Dz. U. z 2016 r. poz. 1834 z późn. zm.). Warunki przewozu określone w RID zostały tak skonstruowane, aby przy ich przestrzeganiu, przewóz nie stwarzał zagrożenia dla ludzi i środowiska i zachowany był ten sam wysoki poziom bezpieczeństwa na całej drodze przewozu bez względu na to, czy odbywa się on przez aglomerację miejską, obszary wiejskie, czy obiekty inżynierskie, takie jak tunele czy mosty. Innymi słowy przy spełnieniu wymagań TSI oraz określonych w RID przewóz towarów niebezpiecznych powinien być dopuszczony również w tunelach i innych obiektach infrastruktury.

W przypadku jednak zaistnienia okoliczności uzasadniających wprowadzenie ograniczeń, taką możliwość przewidują przepisy RID w dziale 1.9. Warunkiem ich wdrożenia jest między innymi wykazanie przez władzę właściwą konieczności zastosowania tego rodzaju środków oraz uprzednie poinformowanie o nich sekretariatu Międzyrządowej Organizacji Międzynarodowych Przewozów Kolejami (OTIF).

Kwestia przewozu towarów niebezpiecznych na odcinku linii kolejowej nr 9 (w korytarzu E 65) pomiędzy wiaduktami drogowymi w ciągu al. Armii Krajowej i ul. Hucisko w Gdańsku, zgodnie z informacją przekazaną przez zarządcę infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe SA, została uregulowana w zawartym w dniu 27 kwietnia 2012 r. porozumieniu pomiędzy PKP SA, PKP Polskie Linie Kolejowe SA, PKP SKM w Trójmieście sp. z o.o. oraz konsorcjum: Multi Development Poland sp. z o.o. i Multi Corporation B.V. w przedmiocie warunków zagospodarowania nieruchomości PKP w Gdańsku. Zgodnie z postanowieniem

powyższego porozumienia projekt budowlany w zakresie zabudowy torów przewiduje realizację zabudowy w sposób zapewniający przewóz towarów niebezpiecznych bez jakichkolwiek ograniczeń przewozowych. Projekt budowlany został zatwierdzony decyzjami Prezydenta Miasta Gdańska z dnia 21 lutego 2013 r. oraz Wojewody Pomorskiego z dnia 22 lutego 2013 r., a inwestorowi - Forum Radunia sp. z o. o. udzielono pozwolenia na budowę dla inwestycji obejmującej budowę obiektu przykrywającego tory kolejowe w rejonie Targu Siennego i Rakowego w Gdańsku. Ponadto na zlecenie inwestora - Forum Radunia sp. z o. o. Instytut Kolejnictwa opracował dokument pn. „Ocena ryzyka związanego ze zmianą w systemie kolejowym dotyczącą budowy i eksploatacji przykrycia torowiska kolejowego w rejonie Targu Siennego i Targu Rakowego w Gdańsku”, który obejmuje m.in. analizę zagrożeń związanych z przewozem towarów niebezpiecznych (w tym towarów niebezpiecznych wysokiego ryzyka). Zagrożenia te w wymienionym dokumencie zostały ocenione jako „tolerowane”. W związku z powyższym PKP PLK SA na obecnym etapie nie przewiduje żadnych ograniczeń przewozu towarów niebezpiecznych pod przedmiotową zabudową.

Niezależnie od powyższego prowadzenie pociągów przewożących towary niebezpieczne do Portu w Gdyni może odbywać się trasami alternatywnymi: od stacji Zajęczkowo Tczewskie linią kolejową nr 203 przez Czersk, liniami kolejowymi nr 215 i 201 przez Bąk, Kościerzynę, Gdańsk Osowa dla trakcji spalinowej bądź od Bydgoszczy linią kolejową nr 18 przez Nakło, Piłę, następnie linią kolejową nr 405 przez Szczecinek i dalej liniami kolejowymi nr 404 i 202 przez Białogard, Koszalin, Słupsk do Gdyni dla trakcji elektrycznej.

Ponadto, zgodnie z informacją uzyskaną od PKP PLK SA, spółka przygotowuje się do uruchomienia szeregu inwestycji mających na celu poprawę dostępności transportu kolejowego do trójmiejskich portów morskich oraz obszaru aglomeracyjnego Trójmiasta. Priorytetem jest stworzenie alternatywnego korytarza kolejowego do portu morskiego w Gdyni, który umożliwi pominięcie obciążonego ruchem pasażerskim ciągu E 65 (linii kolejowych nr 9 i 202) na odcinku Tczew – Gdańsk – Gdynia, a w tym tunelu pod budowanym Forum Radunia. Powyższy ciąg stanowi linia kolejowa nr 201 Maksymilianowo – Kościerzyna – Gdynia, która w Krajowym Programie Kolejowym do 2023 r. jest objęta zadaniem inwestycyjnym pn. „Prace na alternatywnym ciągu transportowym Bydgoszcz – Trójmiasto”, który znajduje się na liście podstawowej projektów finansowanych ze środków Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko. W ramach przedmiotowej inwestycji planowane jest dostosowanie parametrów linii kolejowej nr 201 do wymogów sieci TEN-T, m.in. poprzez: elektryfikację, poprawę przepustowości (dobudowa drugiego toru szlakowego na wybranych odcinkach oraz posterunków eksploatacyjnych), zwiększenie prędkości maksymalnej dla pociągów pasażerskich do 100-140 km/h oraz dla pociągów towarowych do 100-120 km/h, a także przez zwiększenie dopuszczalnej maksymalnej długości składów do 750 m i nacisku na oś do 221 kN. Obecnie trwają prace projektowe dla przedmiotowego zadania inwestycyjnego.



PODSEKRETARZ STANU
Andrzej Bittel

