



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTK-5.054.22.2024

Warszawa, 29 kwietnia 2024

Pan
Szymon Hołownia
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

odpowiadając na interpelację nr 1460 Posłów na Sejm RP Michała Moskala i Dariusza Stefaniuka w sprawie budowy linii kolejowej do Janowa Lubelskiego i zagrożeń dla pozostałych inwestycji realizowanych w ramach Programu Kolej +, poniżej przedstawiam stosowne informacje.

Na wstępie informuję, że projekty znajdujące się w wieloletnich programach kolejowych, w tym również Programie Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej - Kolej + do 2029 roku, będą sukcesywnie poddawane analizie pod kątem racjonalnego wydatkowania środków oraz przez pryzmat m.in. prognoz demograficznych, kształtowania się potoków podróży, deklaracji organizatorów przewozów, potrzeb przewozowych i funkcjonalności komunikacyjnych dla mieszkańców. Rozwiązania techniczne powinny być adekwatne do oczekiwanych efektów. Działania zarządcy infrastruktury kolejowej powinny być ukierunkowane tak, aby parametry modernizowanej i budowanej infrastruktury na poszczególnych liniach kolejowych zostały w sposób optymalny osiągnięte, przy racjonalnym wydatkowaniu środków publicznych.

Poniżej przekazuję odniesienie się do pytań zawartych w interpelacji.

Jakie jest stanowisko Pana Ministra wobec też głoszonych przez Podsekretarza Stanu Piotra Malepszaka? Czy budowa linii kolejowej do Janowa Lubelskiego w ramach Programu Kolej + jest zagrożona? Czy start prac budowlanych w 2027 roku jest nadal obowiązujący?

Zaplanowany zakres rzeczowy dla przedmiotowego projektu oparty jest na opracowanej dokumentacji przedprojektowej pn. „Wykonanie koncepcji, która pozwoli określić wytyczne dla realizacji studium wykonalności Lubelskiej Kolei Aglomeracyjnej (LKA) w zakresie marketingowo - ruchowym, ruchowo - eksploatacyjnym, technicznym, finansowym oraz uwarunkowań lokalizacyjnych”.

Projekt swoim zakresem obejmuje:

- budowę dwóch nowych linii kolejowych, łączących linię kolejową nr 68 (wjazd zarówno z kierunku Lublina, jak i Szastarki) przez przystanek Kraśnik Miasto z projektowaną stacją Kraśnik Fabryczny w celu poprawy obsługi komunikacyjnej Kraśnika - budowa odcinków o łącznej długości ok. 12 km wraz z budową przystanków,
- budowę nowego odcinka linii kolejowej Szastarka – Janów Lubelski – Biłgoraj – budowa odcinka o długości ok. 53 km wraz z budową przystanków.

W ramach przedmiotowego opracowania, wykonawca m.in. oszacował łączny koszt budowy trzech linii kolejowych, prowadzących do Kraśnika Fabrycznego oraz Biłgoraja przez Janów Lubelski na 1 649 mln zł. W ramach Programu zostały zabezpieczone środki

w wysokości 906 mln zł na opracowanie dokumentacji projektowej, wykup gruntów na całym obszarze objętym zakresem projektu oraz realizację robót budowlanych na odcinkach Kraśnik – Kraśnik Fabryczny oraz Szastarka – Janów Lubelski.

Województwo Lubelskie zadeklarowało wykorzystanie objętej ww. projektem infrastruktury przez co najmniej 12 par pociągów na dobę. Dla tej oferty wykonawca koncepcji oszacował potoki pasażerskie na poziomie średnio 475 pasażerów na dobę dla włączenia w istniejącą infrastrukturę projektowanej linii kolejowej Szastarka – Biłgoraj oraz średnio 400 pasażerów na dobę dla linii kolejowej Kraśnik – Kraśnik Fabryczny. Wskutek budowy obu linii kolejowych liczba pasażerów pociągów na wjeździe do Lublina miałyby wzrosnąć średnio o 824 osoby na dobę.

Według koncepcji LKA najpopularniejszy pociąg w dobie na trasie Biłgoraj – Lublin miałby przewozić 154 osoby, natomiast na trasie Lublin – Kraśnik Fabryczny 97 osób. W związku z powyższym, pozostałe 22 pociągi w dobie przewiozłyby średnio mniej niż 30 pasażerów.

Jednocześnie, przekazane przez PKP Polskie Linie Kolejowe SA dane dotyczące szacunkowych czasów przejazdu w relacji Lublin Główny – Janów Lubelski oraz Lublin Główny – Biłgoraj wskazują na porównywalny czas przejazdu w tych relacjach przy wykorzystaniu pociągu i autobusu.

Mając powyższe na uwadze, należy dokładnie przeanalizować zasadność realizacji inwestycji pod kątem racjonalnego wydatkowania środków publicznych. Walka z wykluczeniem transportowym powinna polegać na dostosowywaniu środków transportu do potoków pasażerskich, a nie budowaniu kolei za wszelką cenę. Takie podejście jest

Na jakim etapie są prace nad realizacją pozostałych zaplanowanych inwestycji i czy istnieje zagrożenie ich realizacji?

- „Utworzenie połączenia kolejowego Lublin – Łęczna/KWK Bogdanka”,
- „Rewitalizacja połączenia Chełm – Włodawa wraz z poprawą dostępności transportu kolejowego w m. Włodawa”.

31 stycznia 2024 roku podpisane zostały umowy na opracowanie dokumentacji projektowej dla ww. projektów. Obecnie PKP PLK SA oczekuje na przedłożenie koncepcji programowo-przestrzennych. Inwestycje realizowane są zgodnie z harmonogramem.

- „Elektryfikacja linii kolejowej nr 30 Łuków – Lublin”.

Umowa na opracowanie dokumentacji projektowej podpisana została 6 października 2023 roku. PKP PLK SA odebrała koncepcję programowo-przestrzenną. Obecnie trwa opracowywanie dokumentacji projektowej. Inwestycja realizowana jest zgodnie z harmonogramem.

- „Prace na liniach kolejowych 69 i 72 na odc. Rejowiec – Zawada – Zamość Szopinek wraz z budową łącznicy omijającej stację Zawada”.

W ramach ww. projektu obecnie trwa przygotowanie dokumentacji do wszczęcia procedury przetargowej na opracowanie dokumentacji projektowej. 29 lutego 2024 r. PKP PLK SA otrzymała uzgodnienie Opisu Przedmiotu Zamówienia przez Urząd Marszałkowski Województwa Lubelskiego. Planowany termin ogłoszenia postępowania przetargowego na opracowanie dokumentacji projektowej w ramach ww. projektu to II kwartał 2024 r. Termin robót budowlanych może ulec zmianie ze względu na ogłoszenie powyższego postępowania w terminie późniejszym niż zaplanowano w harmonogramie realizacji projektu, co było spowodowane m.in. koniecznością koordynacji przedmiotowego projektu z planowanym przedsięwzięciem realizowanym przez

Centralny Port Komunikacyjny oraz uszczegółowieniem zakresu przy współpracy zainteresowanych stron.

Czy inne inwestycje infrastrukturalne zgłoszone przez Samorząd Województwa Lubelskiego w ramach Programu Kolej + będą weryfikowane i czy istnieje zagrożenie, że nie będą realizowane?

W jaki sposób Ministerstwo Infrastruktury zamierza „kasować” (cytując Podsekretarza Stanu w Pańskim resorcie) inwestycje z Programu Kolej +? Program Kolej + został rozstrzygnięty w kwietniu 2022 roku. Zaś umowy między PKP PLK a samorządami zostały podpisane w 2023 roku. Na części z nich już trwają prace studialne, bądź projektowe, które wymagały zaangażowania finansowego środków publicznych. Czy Ministerstwo Infrastruktury dysponuje analizami prawnymi w tym temacie i ma zdiagnozowane ewentualne ryzyka prawne na jakie naraża się kierowany przez Pana resort?

Jak odpowie Pan Minister na zarzut niegospodarności, w przypadku rezygnacji z budowy linii do Janowa Lubelskiego, na której już trwają prace projektowe za 23 mln złotych?

Czy Pan Minister jako reprezentant Polskiego Stronnictwa Ludowego zamierza zakomunikować mieszkańcom województwa lubelskiego plany Pańskiego Ministerstwa odnośnie realizacji projektów w ramach Programu Kolej + w województwie lubelskim?

Ministerstwo Infrastruktury zasygnalizowało potrzebę przeanalizowania całej infrastruktury kolejowej zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe SA w kontekście m.in. efektywności ponoszonych nakładów na inwestycje oraz zwiększenia przepustowości na poszczególnych liniach kolejowych. Wobec powyższego, PKP PLK SA podjęła działania dotyczące przeglądu zakresów rzeczowych planowanych do realizacji projektów inwestycyjnych, jak również inwestycji już rozpoczętych. Dotychczasowe wnioski wskazują na planowanie, projektowanie jak i realizację bardzo wielu inwestycji w sposób niegospodarny. Powyższe dotyczy również Programu Uzupelniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej – Kolej + do 2029 roku.

Obecny Rząd będzie realizował prace modernizacyjne i budowę nowych połączeń kolejowych oraz pozostałej infrastruktury kolejowej, za którymi przemawiają analizy ruchu oraz kosztów i korzyści. W przypadku połączeń o mniejszych potokach, zasadniczo do 1000 pasażerów dobowo, rekomendacja będzie szła w kierunku dobrej oferty autobusowej z wysoką częstotliwością (kilkanaście par połączeń dobowo) powiązanej w punktach przesiadkowych z ofertą kolejową na istniejących liniach kolejowych. Takie podejście jest zgodne z działaniami prowadzonymi przez inne koleje europejskie, a w Polsce jest z powodzeniem praktykowane przez samorzady województw łódzkiego i małopolskiego. Celem jest efektywne gospodarowanie środkami publicznymi poprzez jak najlepsze dopasowanie środka transportu do potrzeb danego regionu i połączeń komunikacyjnych.

Z wyrazami szacunku,

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Piotr Malepszak

Podsekretarz Stanu