



# Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTK-1.054.2.2024  
Warszawa, 30 kwietnia 2024

Pan  
Szymon Hołownia  
**Marszałek Sejmu**  
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację nr 2067 Pani Pauliny Matysiak Poseł na Sejm RP w sprawie linii kolejowej nr 246 przedstawiam poniższe informacje.

**Pytanie 1. Czy Ministerstwo Infrastruktury prześle środki finansowe zarządcy infrastruktury, tj. Spółce, na właściwe utrzymanie linii kolejowej nr 246 Toruń Wschodni – Olek, aby prędkość dla pociągów towarowych wynosiła minimum 60 km/h?**

Informuję, że Spółka PKP PLK S.A. zarządza linią kolejową nr 246 na odcinku od km -0,206 do km 12,900. W 2024 r. Spółka PKP PLK S.A. planuje wykonanie konserwacji oraz robót utrzymaniowo-naprawczych na powyższej linii kolejowej. Realizacja wskazanych prac wpłynie na spowolnienie tempa degradacji kolejowej infrastruktury drogowej spowodowanej jej eksploatacją oraz utrzymanie linii kolejowej w sprawności technicznej umożliwiającej bezpieczne prowadzenie ruchu pociągów. Nadmieniam, że obecnie Spółka PKP PLK S.A. w 2024 r. nie planuje prowadzenia robót naprawczych na linii kolejowej nr 246, których realizacja umożliwiłaby podniesienie maksymalnej prędkości lub likwidację ograniczeń eksploatacyjnych.

Należy również dodać, że przedmiotowy odcinek linii kolejowej nr 246 objęty jest programem wieloletnim pn. „Rządowy program wsparcia zadań zarządców infrastruktury, w tym w zakresie utrzymania i remontów, do 2028 roku”. W ramach tego programu wieloletniego poszczególne odcinki linii kolejowych przyporządkowane są do określonych kategorii utrzymaniowych. Każda kategoria utrzymaniowa oznacza określony standard utrzymania. Przedmiotowy odcinek linii kolejowej nr 246 został przyporządkowany do kategorii utrzymaniowej D.

W świetle zapisów ww. programu wieloletniego kategoria D grupuje odcinki linii kolejowych, na których prowadzony jest ruch pociągów, jednak ma on marginalną wielkość a także odcinki nieczynne. Na czynnych odcinkach kategorii D zachowana będzie przejezdność, jednak dopuszczalne będzie stopniowe obniżanie standardu. Ponadto przyjęto, że odcinki nieczynne będą utrzymywane z zachowaniem wymogów wynikających z przepisów ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (Dz. U. 2023 r. poz. 682, z późn.zm.). Zmiana kategorii odcinka linii kolejowej, jak również decyzje o jego modernizacji lub odtworzeniu będą podejmowane z uwzględnieniem prognozowanego popytu i obejmować będą ewentualne podwyższenie parametrów.

Ewentualny popyt decydujący o zmianie kategorii będzie prognozowany przy założeniu zapewnienia parametrów linii kolejowych odpowiadających określonym przez przewoźników kolejowych potrzebom transportowym.

**Pytanie 2. Czy jest możliwa rewitalizacja szlaku linii kolejowej nr 246 na jej całej długości do Chełmna przez Łubiankę i Unisław Pomorski?**

Informuję, że linia kolejowa nr 246 nie została uwzględniona w strategicznych planach rozwojowych Spółki PKP PLK S.A. przedstawionych m.in. w „Krajowym Programie Kolejowym do 2030 roku (z perspektywą do roku 2032)” oraz „PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. – zamierzenia inwestycyjne na lata 2021 – 2030 z perspektywą do 2040 roku” z uwagi na dotychczasowy brak wskazania przez Marszałka Województwa Kujawsko-Pomorskiego, ww. linii kolejowej jako priorytetu inwestycyjnego. W związku z powyższym nie zostały zabezpieczone przez Ministerstwo Infrastruktury ani Spółkę PKP PLK S.A. środki finansowe umożliwiające realizację ww. przedsięwzięcia, jak również nie istnieje możliwość wskazania potencjalnej wartości tego przedsięwzięcia, jak i harmonogramu realizacyjnego.

**Pytanie 3. Czy jest możliwe przywrócenie dla potrzeb połączeń pasażerskich linii kolejowej nr 248 Chełmno – Kornatowo przez Stolno?**

Wskazuję, że z uwagi na brak zachowania rezerwy gruntów gwarantujących ciągłość „terenu kolejowego” po zlikwidowanej linii kolejowej nr 248 nie istnieje możliwość zrealizowania przedmiotowej inwestycji.

**Pytanie 4. Czy Ministerstwo Infrastruktury pracuje nad rozwiązaniami prawnymi, które będą obligowały przewoźników pasażerskich do tego, aby pociągi regionalne były ze sobą skomunikowane? Często zdarza się, że jeden pociąg odjeżdża na kilka minut przed przyjazdem drugiego, a brak skomunikowania powoduje konieczność nawet kilku godzin oczekiwania.**

Informuję, że obecnie w trakcie opracowywania rozkładu jazdy zainteresowani przewoźnicy wskazują oraz oznaczają w aplikacji pn. „System Konstrukcji Rozkładu Jazdy” (SKRJ), które pociągi oraz na jakich stacjach mają być ze sobą skomunikowane. Spółka PKP PLK S.A. ze swojej strony w trakcie konstrukcji rozkładu jazdy umożliwi również realizację przesiadek na pociągach niewskazanych przez przewoźników, jednak w powyższej kwestii ostateczną decyzję podejmują przewoźnicy kolejowi.

Należy również dodać, że zasady wskazywania w Internetowym Systemie Zamawiania Trasy Pociągu „Zamawiaj i Jedź” powiązań pociągów w zakresie skomunikowania pociągów w ramach zamawiania zdolności przepustowej dla przewozu osób określone są w Regulaminie Sieci 2023/2024 dostępnym na stronie internetowej:

<https://www.plk-sa.pl/klienci-i-kontrahenci/warunki-udostepniania-infrastruktury-i-regulaminy/regulamin-sieci/regulamin-sieci-2023/2024>

Ponadto należy wskazać, że w świetle zapisów zawartych w Regulaminie Sieci 2023/2024 skomunikowania pociągów ustala się zgodnie z zasadami określonymi w „Instrukcji

o rozkładzie jazdy pociągów Ir-11” dostępnej na stronie internetowej: [https://www.plk-sa.pl/files/public/user\\_upload/pdf/Akty\\_prawne\\_i\\_przepisy/Instrukcje/Wydruk/Ir/Instrukcja\\_Ir-11\\_o\\_rozkladzie\\_jazdy\\_12\\_10\\_\\_2021.pdf](https://www.plk-sa.pl/files/public/user_upload/pdf/Akty_prawne_i_przepisy/Instrukcje/Wydruk/Ir/Instrukcja_Ir-11_o_rozkladzie_jazdy_12_10__2021.pdf)

W świetle §26 pkt 13 „Instrukcji o rozkładzie jazdy pociągów Ir-11” skomunikowania zrealizowane w rocznym rozkładzie jazdy należy uwzględnić w ramach konstrukcji ZRJ. W przypadku braku możliwości zachowania skomunikowania w ZRJ o jego zerwaniu decyduje zarządca lub przewoźnik.

ZRJ – w świetle Regulaminu Sieci 2023/2024 zastępczy rozkład jazdy pociągów opracowywany w ramach zmiany rozkładu jazdy pociągów, wynikającej z planowanych inwestycji, remontów lub utrzymania linii kolejowych, w której nie są rozpatrywane wnioski o przydzielenie tras pociągu.

Reasumując proces planowania, tworzenia i koordynacji skomunikowań jest procesem złożonym, wieloetapowym wymagającym szczegółowych analiz oraz uzgodnień z udziałem: organizatorów przewozów, aplikantów/przewoźników, zarządców infrastruktury.

**Pytanie 5. Czy Ministerstwo Infrastruktury opracuje przepisy zabraniające budowy ścieżek rowerowych na nieczynnych liniach kolejowych, aby w przyszłości nie trzeba było ponosić kosztów ponownej rewitalizacji na potrzeby reaktywacji tych linii?**

Każdorazowe wystąpienia dotyczące przekazania gruntów po zlikwidowanej linii kolejowej/odcinka linii kolejowej w celu budowy ścieżki rowerowej w śladzie zlikwidowanej linii kolejowej/odcinka linii kolejowej jest przez Ministerstwo Infrastruktury, Spółkę PKP PLK S.A., Spółkę PKP S.A. analizowane względem perspektywicznych planów, które zakładają bądź nie przywrócenie linii kolejowej/odcinka linii kolejowej w danej lokalizacji. Należy podkreślić, że w przypadku braku jakichkolwiek perspektyw odtworzenia i przywrócenia do ruchu zlikwidowanej linii kolejowej/odcinka linii kolejowej budowa ścieżki rowerowej w śladzie zlikwidowanej linii kolejowej/odcinka linii kolejowej jest rozwiązaniem optymalnym umożliwiającym w sposób efektywny wykorzystanie ww. gruntów.

W przypadku, gdy istnieje potrzeba zachowania rezerwy gruntów po zlikwidowanej linii kolejowej/odcinka linii kolejowej, przekazanie ww. gruntów podmiotowi wnioskującemu (np. jednostce samorządu terytorialnego) odbywa się na zasadach umożliwiających ewentualne późniejsze odtworzenie i przywrócenie do ruchu ciągu komunikacyjnego.

Z poważaniem

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Piotr Malepszak

Podsekretarz Stanu