



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTK-5.054.26.2024

Warszawa, 08 maja 2024

**Szanowny Pan
Szymon Hołownia**
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację nr 2068 Poseł na Sejm RP Pauliny Matysiak, w sprawie reaktywacji lokalnych linii kolejowych w województwie kujawsko-pomorskim, poniżej przedstawiam stosowne informacje w odniesieniu do pytań zawartych w interpelacji.

Ad 1. Na czym polegają trudności w zmodernizowaniu 1700 metrów linii kolejowej nr 206 od stacji Wapienno do stacji Barcin, aby umożliwić dojazd pociągów pasażerskich do Barcina?

Linia kolejowa nr 206 na odcinku Dziarnowo – Wapienno – Barcin – Żnin została zamknięta dla ruchu pasażerskiego 20 lat temu. Dla ruchu towarowego odcinek Wapienno – Barcin został zamknięty w 2014 r. (odcinek ten jest całkowicie wyłączony z eksploatacji). Obecnie przywrócenie ruchu na tym odcinku wymagałoby robót odtworzeniowych o dużym zakresie, o które w przypadku woli realizacji przewozów w ramach usług publicznego transportu zbiorowego, powinien się zwrócić jego organizator, tj. Urząd Marszałkowski Województwa Kujawsko-Pomorskiego, deklarując uruchamianie określonej liczby pociągów. PKP PLK S.A. wskazuje, że nie otrzymała takiej deklaracji ze strony samorządu województwa kujawsko-pomorskiego.

Ad 2. Czy Ministerstwo Infrastruktury zleci spółce PKP PLK modernizację linii 206 od stacji Barcin do stacji Wągrowiec w związku z zamiarem odbudowy przez województwo wielkopolskie linii nr 206 od Wągrowca do Bzowo-Goraju i planowanym przywróceniem ruchu na linii nr 281?

Uprzejmie informuję, że odcinek linii kolejowej nr 206 od stacji Barcin do stacji Wągrowiec musiałby zostać odbudowany, co wiąże się z koniecznością wykonania robót budowlanych o zakresie porównywalnym do budowy nowej linii kolejowej. Ministerstwo Infrastruktury, jak również Spółka PKP PLK S.A. w pełni popiera rozwój sieci kolejowej w tej części kraju, niemniej w tym celu niezbędne jest zapewnienie finansowania inwestycji, które obecnie nie jest dostępne.

Należy mieć na uwadze, że działania zarządcy infrastruktury kolejowej powinny być ukierunkowane tak, aby parametry modernizowanej i budowanej infrastruktury na poszczególnych liniach kolejowych zostały osiągnięte w sposób optymalny, przy dostosowywaniu środków transportu do potoków pasażerskich oraz racjonalnym wydatkowaniu środków publicznych.

Ad 3. Dlaczego przy modernizacji linii kolejowej nr 356 zlikwidowano możliwość zmiany kierunku jazdy na stacjach Skoki i Sława Wielkopolska? Obecnie są to tylko mijanki.

Ograniczenia funkcjonalności stacji Sława Wielkopolska i Skoki były następstwem zapoczątkowanego w latach 90 ubiegłego wieku zamykania linii stycznych z tymi stacjami, zarówno dla ruchu pasażerskiego, jak i towarowego.

Linia kolejowa nr 385 Janowiec Wielkopolski – Skoki została zamknięta dla ruchu pasażerskiego w 1992 r., a dla towarowego w 1995 r., natomiast w 2005 r. została wykreślona z wykazu linii kolejowych PKP PLK S.A.

Linia kolejowa nr 377 Gniezno Winiary – Sława Wielkopolska została zamknięta dla ruchu pasażerskiego w 1996 r., a dla towarowego w 2000 r., natomiast w 2006 r. została usunięta z ewidencji PKP PLK S.A.

Powodem zamykania ruchu na liniach stycznych była oprócz braku zainteresowania przewoźników i potencjału przewozowego (pasażerowie i ładunki towarowe) również postępująca degradacja stanu infrastruktury kolejowej i pogarszanie się parametrów linii kolejowej.

Organizator przewozów pasażerskich, tj. Urząd Marszałkowski Województwa Wielkopolskiego w trakcie prac przygotowawczych do modernizacji linii kolejowej nr 356 jako dysponent środków inwestycyjnych dążył do optymalizacji projektu również pod względem nakładów finansowych poprzez racjonalizację zakresu modernizacyjnego. Tym samym ze względu na brak zainteresowania ww. Urzędu Marszałkowskiego prowadzeniem przewozów pasażerskich na liniach kolejowych nr 377 i 385, układ posterunków ruchu i punktów eksploatacyjnych na linii kolejowej nr 356 został zoptymalizowany do zakładanych potrzeb przewozowych, przy jednoczesnym zachowaniu parametrów eksploatacyjnych (przepustowości) linii kolejowej nr 356 adekwatnej do prognozowanego ruchu

Ad 4. Czy jest szansa na budowę mijanki Przysieczyn na linii kolejowej nr 356 w celu zwiększenia przepustowości?

W Krajowym Programie Kolejowym do 2030 roku (z perspektywą do roku 2032) wśród projektów o charakterze regionalnym zostało wskazane przedsięwzięcie pn. „Rewitalizacja linii kolejowej nr 356 na odcinku Wągrowiec – Gołańcz – granica województwa”, w ramach którego zaplanowano odtworzenie mijanki Roszkowo Wągrowieckie (planowana lokalizacja w km ok. 38,300 – 39,800, na szlaku Sława Wielkopolska – Wągrowiec).

PKP PLK S.A. wskazuje, że ww. posterunek jest kluczowy dla zwiększenia przepustowości linii kolejowej nr 356, warunkując możliwość uruchamiania większej liczby pociągów z Poznania w kierunku Wągrowca, Gołańczy, Kcyni, czy Bydgoszczy. Finansowanie dla przedmiotowego zadania zostało zaplanowane ze środków programu Fundusze Europejskie dla Wielkopolski 2021 – 2027. Mając na względzie ww. uwarunkowania, w najbliższych latach Spółka nie planuje budowy mijanki Przysieczyn.

Ad 5. Dlaczego pociągi towarowe jadące do bazy paliw Stawiany muszą kursować trasą okrężną przez Gniezno i Kłecko Wielkopolskie zamiast najkrótszą trasą przez Skoki?

Uprzejmie informuję, że dla pociągów towarowych jadących do bazy paliw Rejowiec obecnie wybierana przez przewoźników trasa jest najkrótszą i najszybszą, ponieważ dostawy paliwa odbywają się z Gdańska przez Gniezno. Ponadto dla przewoźników towarowych ważną strategicznie jest stacja Gniezno, gdzie mogą dokonywać wymiany składów, wymiany lokomotyw lub drużyn trakcyjnych. Na stacji Gniezno składy oczekują również na przyjęcie do bazy paliw. Stacja Skoki nie jest przystosowana do przyjmowania składów towarowych.

Ponadto, z uwagi na duże natężenie ruchu pasażerskiego na odcinku Poznań Wschód – Wągrowiec oraz konieczność zmiany czoła pociągu, jazda możliwa byłaby tylko w porze nocnej, co mogłoby naruszyć warunki dostawy paliwa, a w konsekwencji naruszyć bezpieczeństwo energetyczne kraju.

Ad 6. Dlaczego spółka PKP PLK nie udostępnia do ruchu pociągów sześciokilometrowego odcinka linii kolejowej nr 377 od stacji Skoki do stacji Stawiany?

Na odcinku linii kolejowej nr 377 Sława Wielkopolska – Stawiany nie odbywa się obecnie ruch pociągów, co wynika z braku zainteresowania ze strony przewoźników, chociaż

parametry linii umożliwiają złożenie wniosków na przydzielenie przepustowości i przygotowanie rozkładu jazdy zgodnie z Regulaminem Sieci.

Ad 7. Ponownie pragnę poruszyć kwestię konieczności wstrzymania decyzji likwidacyjnej linii kolejowych Mogilno — Orchowo oraz Kruszwica — Strzelno — Mogilno, o których pisałam już w interpelacji nr 5 z dnia 7 grudnia 2023 roku. Nie mogę jednak uznać odpowiedzi ministra aktywów państwowych, która jest datowana na 28 grudnia 2023 roku, za satysfakcjonującą. Lokalne społeczności oraz samorządy oczekują reaktywacji linii kolejowych nr 231 i 239, dlatego pragnę ponowić apel o wycofanie się z planu ich likwidacji. Czy jest szansa na ich reaktywację?

Uprzejmie informuje, że linie kolejowe nr 231 Mogilno – Kruszwica i nr 239 Mogilno – Orchowo zostały zlikwidowane w latach 2002 i 2004, na podstawie:

- uchwały nr 116 Zarządu PKP PLK S.A. z dnia 16 kwietnia 2002 r., w ramach której likwidacji uległ odcinek linii kolejowej nr 239 Mogilno – Orchowo od km 1,080 do km 20,840,
- decyzji nr TK 1 - 500 - 50/2004 Ministra Infrastruktury z dnia 26 kwietnia 2004 r., wyrażającej zgodę na likwidację linii kolejowej nr 231 Inowrocław Rąbinek – Mogilno na odcinku od km 12,400 do km 55,330.

W świetle powyższej uchwały Zarządu PKP PLK S.A. oraz decyzji Ministra Infrastruktury, zaprzestanie przez PKP S.A. prac związanych z fizyczną likwidacją i demontażem infrastruktury kolejowej, znajdującej się obecnie na gruntach, na których przebiegały powyższe, zlikwidowane w latach 2002 – 2004, linie kolejowe, nie spowoduje wstrzymania procesu likwidacji uprzednio zlikwidowanych linii kolejowych i zachowania ich statusu jako linii kolejowych.

Należy zwrócić uwagę, że uchwały likwidujące linie kolejowe, wydawane przez Zarząd PKP PLK S.A. lub decyzje wyrażające zgodę na likwidację linii lub odcinka linii kolejowej, wydawane przez ministra właściwego do spraw transportu, nie określają terminu, w którym dokonana miała zostać fizyczna rozbiórka infrastruktury pozostająca po zlikwidowanej kolejowej.

W aktualnym stanie prawnym grunty po zlikwidowanych liniach kolejowych, które znajdują się w zasobie PKP S.A., stanowią tylko nieruchomości gruntowe i mogą podlegać zbyciu na rzecz jednostek samorządu terytorialnego m.in. w trybie art. 39 ust. 3 ustawy z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego Polskie Koleje Państwowe (Dz. U. z 2022 r. poz. 2542, z późn. zm.), dalej: „ustawa o PKP”. W myśl tego przepisu, powyższe mienie PKP S.A. może być przekazane nieodpłatnie, w drodze umowy, na własność jednostkom samorządu terytorialnego, na cele związane z inwestycjami infrastrukturalnymi służącymi wykonywaniu zadań własnych tych jednostek w dziedzinie transportu.

Wskazany powyższą normą cel nieodpłatnego przekazania mienia, wymaga przeznaczenia tego mienia na inwestycje infrastrukturalne służące wykonywaniu zadań własnych jednostki samorządu terytorialnego w dziedzinie transportu, co oznacza, że sposób wykorzystania przedmiotowego mienia powinien odpowiadać potrzebom transportowym należącym do zadań własnych jednostki samorządu terytorialnego takich jak np. parkingi, ścieżki rowerowe czy drogi gminne. W przypadku określenia przez jednostkę samorządu terytorialnego celu nieodpłatnego nabycia od PKP S.A. gruntów po zlikwidowanych liniach kolejowych, w trybie ww. art. 39 ust. 3 ustawy o PKP, który ma prowadzić do odbudowy linii kolejowej i uruchomienia przewozów kolejowych, należy wziąć pod uwagę wymagania w tym zakresie wynikające z przepisów ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2023 r. poz. 1786, z późn. zm.).

W odniesieniu do ujętej, w odpowiedzi na interpelację Pani Poseł nr 5 z dnia 7 grudnia 2023 r. informacji, że nieruchomości stanowiące grunty po ww. zlikwidowanych liniach kolejowych objęte zostały przez Ministerstwo Infrastruktury „rezerwą gruntową”, uprzejmie wyjaśniam, że pod pojęciem „rezerwy gruntów” należy rozumieć zasób gruntów po zlikwidowanych liniach kolejowych, pozostający obecnie we władaniu PKP S.A., który może zostać w przyszłości wykorzystany na potrzeby prowadzenia prac inwestycyjnych związanych z modernizacją, rewitalizacją oraz rozbudową sieci kolejowej przez ogólnopolskiego zarządcę linii kolejowych jakim jest spółka PKP PLK S.A. Dlatego też, w sytuacji podjęcia przez jednostkę samorządu terytorialnego decyzji o nabyciu nieruchomości, które zostały zakwalifikowane do rezerwy gruntów, i przeznaczenia ich na realizację przewozów kolejowych, sprawa może być rozpatrzona indywidualnie, gdyż zachodzi przesłanka zbieżności celu, jakim jest rozwój infrastruktury kolejowej, zarówno postawionego przez samorząd terytorialny, jak i założenia wykorzystania gruntów pozostawionych w rezerwie zasobu kolejowego.

Ad 8. Dlaczego wstrzymano prace budowlane przy dworcach Mogilno oraz Złotniki Kujawskie? Kiedy zostaną one ukończone?

Z informacji uzyskanych od PKP S.A., wynika, że wstrzymanie robót budowlanych na dworcach Mogilno i Złotniki Kujawskie nastąpiło na skutek odstąpienia przez PKP S.A. od umowy z Wykonawcą robót budowlanych, ze względu na niewywiązywanie się przez niego z obowiązków umownych. Było to poprzedzone stosownymi wezwaniami do należytego wykonania przedmiotu umowy, które nie przyniosły oczekiwanego rezultatu.

Zostały już zawarte umowy z nowymi Wykonawcami na dokończenie robót budowlanych dla przedmiotowych lokalizacji. Zakończenie robót budowlanych dla obydwu dworców przewidywane jest w III kw. br.

Z wyrazami szacunku,

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Piotr Malepszak

Podsekretarz Stanu