



# Minister Infrastruktury

Znak pisma: DDP-2.054.33.2024

Warszawa, 13 maja 2024

Pan

**Szymon Hołownia**

Marszałek Sejmu

Rzeczypospolitej Polskiej

*Szanowny Panie Marszałku,*

w nawiązaniu do interpelacji nr 2069 – Poseł na Sejm RP Pauliny Matysiak w sprawie infrastruktury drogowej i kolejowej w woj. kujawsko-pomorskim, przedstawiam poniższe informacje.

**Ad 1.**

Uprzejmie informuję, że czas jazdy pociągu TLK „Staszic” nr 28100 z Bydgoszczy Gł. do Szczecina Gł. wynika z przebiegu trasy pociągu, po linii kolejowej nr 403 przez Wałcz i Kalisz Pomorski. Z uwagi na brak elektryfikacji tej linii kolejowej na odcinku Piła Północ - Ulikowo, pociąg TLK „Staszic” na stacji Piła wymaga wymiany lokomotywy elektrycznej na spalinową i może kursować na tym odcinku z maksymalną prędkością 80 km/h. Ponadto, na stacji w Pile z przedmiotowego pociągu wyłączane są wagony. Na poprawne wykonanie zaplanowanych manewrów wymagane jest 25 minut postoju pociągu. Powyższy czas wydłuża się do 35 minut w związku z bardzo niską przepustowością jednotorowej linii nr 403 oraz zamknięciami torowymi w okolicach Szczecina.

Jednocześnie informuję, że Spółka PKP Intercity podejmuje działania mające na celu optymalizację czasu manewrów i skrócenia postoju pociągu TLK Staszic w Pile.

**Ad 2.**

W chwili obecnej w Krajowym Programie Kolejowym do 2030 roku (z perspektywą do roku 2032) nie został wskazany do realizacji projekt związany z linią kolejową nr 403. Należy zaznaczyć, że w przypadku projektów o znaczeniu regionalnym decydujący głos w kwestii kolejności ustalania priorytetów dla zadań inwestycyjnych w danym województwie ma organizator transportu publicznego na terenie danego województwa. Organizatorem publicznego transportu zbiorowego na terenie danego województwa jest marszałek województwa. Do zadań organizatora publicznego transportu zbiorowego, należy planowanie rozwoju transportu, organizowanie publicznego transportu zbiorowego oraz zarządzanie publicznym transportem zbiorowym.

Należy podkreślić, że w ramach Programu Uzupelniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej – Kolej + do 2029 roku, rozważany był do realizacji projekt pn. „Poprawa przepustowości linii kolejowej nr 403 poprzez budowę stacji Tuczo Krajeńskie”, jednakże projekt nie został ujęty w Programie z powodu niedostarczenia przez wnioskodawcę (województwo zachodniopomorskie) wymaganych dokumentów aplikacyjnych, w tym wstępnego studium planistyczno-prognostycznego.

Dodatkowo, w ramach Krajowego Programu Kolejowego do 2030 roku (z perspektywą do roku 2032) na liście rezerwowej uwzględniony został projekt ponadregionalny pn. „Prace na liniach kolejowych 18, 203 na odcinku Bydgoszcz – Piła – Krzyż – Gorzów Wlkp. – Kostrzyn, etap I: prace na odcinku Bydgoszcz – Piła”. Należy podkreślić, że umieszczanie projektów na liście podstawowej i rezerwowej jest uzależnione m.in. od ich kontynuacji i zaawansowania, a także dostępności środków finansowych potrzebnych na ich realizację. Mając powyższe na uwadze informuję, że aktualnie nie jest możliwe podanie terminu modernizacji korytarza kolejowego Toruń – Szczecin w ciągu linii kolejowych nr 18 i 403, a realizacja ww. prac jest uzależniona od dostępności środków finansowych.

**Ad 3.**

Dla inwestycji pn. „Budowa drogi ekspresowej S10 na odcinku Bydgoszcz - Toruń”, która obejmuje odcinek przez Bydgoszcz Emilianowo Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad (GDDKiA) uzyskała decyzję Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska (RDOŚ) w Bydgoszczy z dnia 24 lutego 2020 r., ustalającą środowiskowe uwarunkowania przedsięwzięcia dla wariantu preferowanego.

**Ad 4.**

Z dniem 4 czerwca 2021 r. decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) stała się ostateczna, w związku z czym GDDKiA przygotowała Program Funkcjonalno-Użytkowy i przystąpiła do ogłoszenia przetargów na budowę drogi ekspresowej S10. Dla odcinka 2 drogi ekspresowej S10 tj. od węzła Emilianowo do węzła Solec przetarg został ogłoszony w dniu 2 lipca 2021 r., natomiast 2 września 2022 r. została podpisana umowa z wyłonionym w przetargu wykonawcą robót.

**Ad 5.**

Główny Inspektorat Transportu Drogowego (GITD) instaluje urządzenia w miejscach charakteryzujących się podwyższonym zagrożeniem poziomu bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Ze względu na ograniczone środki budżetowe nie jest możliwe instalowanie urządzeń we wszystkich wnioskowanych lokalizacjach. W chwili obecnej, na wskazanym odcinku drogi, Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym (CANARD) użytkuje 1 urządzenie w m. Solec Kujawski (km 280+720).

Nadmieniam, że CANARD instaluje urządzenia w nowych lokalizacjach przede wszystkim w oparciu o analizy bezpieczeństwa ruchu drogowego. Na żadnej z dotychczas sporządzonych analiz ten odcinek drogi krajowej nr 10 nie został wskazany jako miejsce szczególnie niebezpieczne, wymagające instalacji dodatkowych urządzeń rejestrujących. Ponadto, wniosek o instalację urządzenia w danym miejscu może zostać złożony przez każdego zainteresowanego. W takiej sytuacji dana lokalizacja jest poddawana analizie i w przypadku, gdy rzeczywisty poziom zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego jest wysoki, brana jest ona pod uwagę przy planowanych działaniach związanych z rozbudową sieci urządzeń rejestrujących. Warto wskazać, że od 2012 r., do GITD wpłynęły cztery wnioski o zainstalowanie urządzeń pomiarowych na tym odcinku DK10. Z uwagi na fakt, że we wnioskowanych lokalizacjach dochodziło do niewielu zdarzeń drogowych, gdzie przyczyną zdarzenia była nadmierna prędkość nie zostały one zakwalifikowane jako miejsca do instalacji urządzeń w pierwszej kolejności.

**Ad 6.**

Z zebranych informacji przygotowanych na potrzeby CANARD wynika, że średnia liczba urządzeń w państwie członkowskim UE to 1140 sztuk. Polska obecnie posiada połowę tej

liczby. Ze względu jednak na zróżnicowanie w powierzchni danego kraju, właściwsze może być porównanie liczby urządzeń przypadających na 1 km dróg. Na podstawie zebranych informacji można oszacować, że średnio w UE na 1 urządzenie rejestrujące przypada 169,85 km dróg krajowych. W Polsce wskaźnik ten wynosi 1 urządzenie na 714 km dróg krajowych, co stanowi 23,78% średniej w UE.

**Ad 7.**

Uprzejmie informuję, iż przepisy ustawy z dnia 24 lipca 2015 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy o strażach gminnych (Dz. U. poz. 1335) odebrały strażom gminnym (miejskim) uprawnienia do wykonywania kontroli ruchu drogowego przy użyciu urządzeń rejestrujących. Przedmiotowa ustawa uchwalona została przez Sejm Rzeczypospolitej Polskiej na podstawie poselskiego projektu ustawy (druk sejmowy nr 2973).

Zaznaczyć należy, że uprzednio czynności kontrolne z zakresu kontroli ruchu drogowego przy użyciu urządzeń samoczynnie rejestrujących dokonywane były na podstawie upoważnień wydawanych w oparciu o przepisy rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 30 grudnia 2002 r. w sprawie kontroli ruchu drogowego (Dz. U. z 2003 r. nr 14, poz. 144, z późn. zm.). Podkreślić należy, iż zgodnie z informacją zawartą w uzasadnieniu, jednym z celów wyżej wskazanej nowelizacji ustawy – Prawo o ruchu drogowym było uporządkowanie stanu prawnego w zakresie kompetencji służb i organów publicznych do dokonywania czynności z zakresu kontroli ruchu drogowego. Projektodawcą zmian przepisów w powyższym zakresie było ówczesne Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji.

Jednocześnie uprzejmie informuję, że Ministerstwo Infrastruktury nie uczestniczy w pracach legislacyjnych w zakresie przywrócenia strażom gminnym (miejskim) uprawnienia do wykonywania kontroli ruchu drogowego przy użyciu urządzeń rejestrujących.

**Ad 8.**

W sprawie instalacji stacjonarnego urządzenia rejestrującego przy drodze krajowej nr 80 w miejscowości Czarnowo do GITD wpłynęły cztery wnioski – jeden w październiku 2023 r. oraz trzy w styczniu 2024 r. Na wszystkie wnioski udzielona została odpowiedź informująca o aktualnym braku możliwości instalacji urządzenia. Poinformowano wnioskodawców, że GITD obecnie nie dysponuje środkami budżetowymi, które umożliwiłyby zakup i instalację urządzenia rejestrującego w tej lokalizacji.

Warto zaznaczyć, że w ramach Programu Bezpiecznej Infrastruktury Drogowej 2021-2024, którego głównym celem jest poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego na drogach krajowych będących w zarządzie GDDKiA na odcinku Czarnowo - Górsk wykonano w 2023 r. dedykowane oświetlenie 5 przejść dla pieszych.

**Ad 9.**

Z informacji przekazanych przez PKP PLK S.A. wynika, że wskazany obiekt, tj. most w km 34,527 linii kolejowej nr 241 jest elementem nieczynnej linii kolejowej. Na takich liniach kolejowych Spółka nie prowadzi żadnych robót konserwacyjnych i utrzymaniowych, które powodowałyby ponoszenie kosztów finansowych. Zgodnie z postanowieniami umowy na realizację programu wieloletniego „Rządowy program wsparcia zadań zarządców infrastruktury kolejowej, w tym w zakresie utrzymania i remontów, do 2028 roku” przyjęto, że odcinki nieczynne będą utrzymywane przez cały okres obowiązywania umowy

z zachowaniem wymogów wynikających z postanowień ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane, tj. m.in. sprawdzany jest stan techniczny infrastruktury, a w przypadku wykrycia stanów awaryjnych, wykonywane są prace zapewniające bezpieczeństwo. Jeżeli okresowa kontrola wykaże zagrożenie bezpieczeństwa wynikające z faktu zakrzaczenia, roślinność zostanie usunięta. Ponadto wskazuję, że krzewy na nasypie rosną w odległości około 4-5 metrów od krawędzi jezdni i nie stanowią zagrożenia dla bezpieczeństwa użytkowników, a ich systemy korzeniowe przeciwdziałają erozji skarp.

**Ad 10.**

W ramach przebudowy drogi krajowej nr 25 Obodowo - Mąkowsko planowana jest budowa nowej konstrukcji nawierzchni oraz poprawa rozwiązań geometrycznych drogi w zakresie m.in. wydzielenia pasów do skrętu w lewo na skrzyżowaniach, budowy dróg dla pieszych, nowego oświetlenia, korekty łuków pionowych i poziomych drogi, a także budowy: drogi dla pieszych i rowerzystów wzdłuż drogi krajowej nr 25, nowego odwodnienia drogi, ekranów akustycznych w miejscach wskazanych w decyzji środowiskowej oraz elementów poprawiających bezpieczeństwo ruchu drogowego.

Odnośnie uszkodzonego wiaduktu kolejowego w Obodowie informuję, że zgodnie z uzgodnieniami z PKP PLK S.A obiekt - ze względu na jego stan – został rozebrany. Jednocześnie zwracam uwagę, że rozwiązania wysokościowe jezdni po rozbudowie będą umożliwiać przeprowadzenie linii kolejowej nad drogą krajową nr 25 - jeżeli w przyszłości zarządca linii kolejowej będzie przewidywał jej uruchomienie.

**Ad 11.**

Wniosek o zmianę organizacji ruchu Urząd Miejski w Koronowie wystosował do GDDKiA w 2020 r. Po otrzymaniu ww. wniosku podjęto działania kontrolne, w których nie stwierdzono nieprawidłowości w funkcjonującym oznakowaniu. Ponadto wizje lokalne pracowników GDDKiA nie potwierdziły występowania omyłkowych manewrów pojazdów ciężarowych w drogę lokalną, tj. ulicę Hamerskiego, z czego można wywnioskować incydentalny charakter takich manewrów. W szczególności należy podkreślić, że wlot oznakowany jest tablicą o treści „Tryszczyn Kol.". Niezależnie od powyższego na przedmiotowym wlocie ronda (od strony wyjazdu z rodna) ustawiono znak B-5 „zakaz wjazdu samochodów ciężarowych” z tabliczką „nie dotyczy mieszkańców”.

**Ad 12.**

We wrześniu 2023 r. podpisana została umowa na opracowanie dokumentacji projektowej zadania pn. „Rozbudowa drogi krajowej nr 25 na odcinku Stopka – Tryszczyn”. Obecnie został wykonany I etap umowy zawierający m.in. wielowariantową koncepcję rozbudowy drogi krajowej nr 25. W stanie istniejącym droga powiatowa nr 1522C krzyżuje się z drogą krajową nr 25 w km 136+677 pod kątem ostrym. W każdym z projektowanych wariantów przedmiotowe skrzyżowanie zostało sprowadzone do kąta zbliżonego do kąta prostego, zaprojektowane jako skrzyżowanie skanalizowane z pasem dla pojazdów skręcających w lewo od strony Bydgoszczy. Ponadto w obrębie skrzyżowania przewiduje się wyznaczenie przejść dla pieszych w ciągu drogi krajowej nr 25 (z azylem) oraz drogi powiatowej nr 1522C (z przejściem dla rowerów).

**Ad 13.**

W ramach Krajowego Programu Kolejowego do 2030 roku (z perspektywą do roku 2032) na liście rezerwowej uwzględniony został projekt pn. „Prace w ciągu C-E 65 na odcinku Zduńska Wola – Inowrocław – Tczew: LCS Bydgoszcz Główna”. PKP PLK S.A. w ramach ww.

projektu planuje likwidację przejazdu kolejowo-drogowego na skrzyżowaniu linii kolejowej nr 131 z drogą krajową nr 56 w Kotomierzu i zastąpienie go wiaduktem kolejowym (droga przebiegać będzie pod linią kolejową). Realizacja robót budowlanych uzależniona jest od dostępności środków finansowych.

Odnosząc się do kwestii skrzyżowania drogi krajowej nr 56 z linią kolejową nr 201 w Aleksandrowcu informuję, że na odcinku Maksymilianowo – Kościerzyna linii kolejowej nr 201 planowane są prace w ramach Krajowego Programu Kolejowego do 2030 roku z perspektywą do roku 2032) w związku z umieszczeniem na liście podstawowej projektu pn. „Prace na odcinku Maksymilianowo – Kościerzyna”. W zakresie ww. projektu PKP PLK S.A. planuje zmodernizowanie istniejącego skrzyżowania w poziomie drogi, tj. przejazd kolejowo-drogowy kategorii B w km 43,918 linii kolejowej nr 201. Realizacja robót budowlanych będzie możliwa po uzyskaniu środków na wykonanie prac z programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko. Obecnie pomiędzy GDDKiA i PKP PLK S.A. toczą się rozmowy i uzgodnienia dotyczące ostatecznych rozwiązań.

**Ad 14.**

Uprzejmie informuję, że projekt pn. „Prace w ciągu C-E 65 na odcinku Zduńska Wola – Inowrocław – Tczew: LCS Bydgoszcz Główna” nie przewiduje budowy nowych lub odbudowy przystanków i peronów na linii kolejowej nr 201 na odcinku od Nowej Wsi Wielkiej do Maksymilianowa.

**Ad 15.**

W dokumencie PKP PLK S.A. pn. „Zamierzenia inwestycyjne na lata 2021 – 2030 z perspektywą do 2040 roku” w ramach projektów regionalnych ujęto projekt dotyczący województwa kujawsko-pomorskiego pn. „Budowa linii do Lotniska w Bydgoszczy”. Jednak, ze względu na brak zapewnionego finansowania, projekt nie jest obecnie planowany do realizacji.

**Ad 16.**

GDDKiA nie jest zarządcą Wiaduktów Warszawskich zlokalizowanych w ciągu drogi krajowej nr 80. Rolę zarządcy drogi pełni w tym przypadku Prezydent Miasta Bydgoszcz.

**Ad 17.**

Z informacji przekazanych przez PKP PLK S.A. wynika, że dla zadania pn. „Budowa mijanki Fordon na linii kolejowej nr 209 Kowalewo Pomorskie – Bydgoszcz Wschód” w ramach projektu Krajowego Planu Odbudowy pn. „Likwidacja wąskich gardeł i zwiększenie przepustowości linii kolejowych – etap II” został rozstrzygnięty przetarg i aktualnie realizowana jest umowa na zaprojektowanie i wykonanie robót budowlanych.

**Ad 18.**

Spółka PKP PLK poinformowała, że obecnie funkcjonujące nazwy nowo projektowanych przystanków są nazwami roboczymi. Docelowe nazwy zostaną wypracowane w późniejszym terminie.

**Ad 19.**

Most przez Wisłę w Fordonie, jest mostem drogowo - kolejowym, wybudowanym w 1956 roku. Obiekt znajduje się w utrzymaniu zarządcy drogowego - GDDKiA (na zasadzie wzajemności most przez Wisłę w Grudziądzu znajduje się w utrzymaniu zarządcy kolejowego). Most zlokalizowany jest w ciągu drogi krajowej nr 80 (klasa drogi GP) o długości 1 005,05 m i szerokości 16,56 m. Około 25 % długości tego obiektu oraz dojazd

do niego po lewej stronie Wisły znajduje się w granicach administracyjnych Bydgoszczy - miasta na prawach powiatu, do którego należy utrzymanie tego fragmentu, w tym ponoszenie kosztów remontów czy budowy.

Rozważane są różne działania na moście. Należy jednak pamiętać o skomplikowanej stronie formalnej przedsięwzięcia związanej z tym, że jego interesariuszami są 4 podmioty (GDDKiA, Prezydent Miasta Bydgoszcz, Marszałek Województwa Kujawsko-Pomorskiego, PKP PLK S.A.), w związku z powyższym przed rozpoczęciem ewentualnej realizacji przedmiotowej inwestycji, koniecznym jest podjęcie wspólnych działań w kwestii: m.in. wzajemnych zobowiązań stron w niniejszym przedsięwzięciu.

#### **Ad 20.**

W 2024 roku Spółka PKP PLK planuje na linii kolejowej nr 209 przeprowadzić następujące roboty utrzymaniowe:

- mechaniczne oczyszczanie podsypki w km 107,100 – 107,800,
- wymiana szyn w km 91,315 – 91,840 oraz 94,740 – 95,760,
- naprawa główna przejazdu w km 100,376.

W najbliższych latach PKP PLK S.A. nie planuje na przedmiotowej linii kolejowej większych prac inwestycyjnych o charakterze liniowym, które mogłyby znacząco poprawić istniejące parametry eksploatacyjne.

Pragnę ponadto zaznaczyć, że zapewnienie konkretnej liczby pociągów na linii kolejowej nr 209 pozostaje w gestii właściwego organizatora przewozów, w tym przypadku Marszałka Województwa Kujawsko-Pomorskiego. Zgodnie z zapewnieniami PKP PLK S.A., istniejąca infrastruktura umożliwi zwiększenie liczby pociągów kursujących po linii kolejowej nr 209.

*Z poważaniem*

Dokument podpisany elektronicznie przez:

Z upoważnienia Ministra Infrastruktury

**Paweł Gancarz**

Podsekretarz Stanu