



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTK-1.054.3.2024
Warszawa, 22 maja 2024

Pan
Szymon Hołownia
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację nr 2655 z 29 kwietnia 2024 r., Pani Agnieszki Pomaski Posłanki na Sejm RP w sprawie przekroczenia norm hałasu na terenie ładowni Gdańsk Osowa OIU GTL, po uzyskaniu stanowiska PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., zwanej dalej „PKP PLK” lub „Spółką”, przedstawiam odpowiedzi na zadane pytania.

1. Czy Ministerstwo Infrastruktury może podjąć działania nakierowana na przeprowadzenie badań akustycznych na terenie ładowni publicznej Gdańsk Osowa OIU GTL przez spółkę PKP Polskiego Linie Kolejowe S.A. bądź udostępnienie Marszałkowi Województwa Pomorskiego aktualnego harmonogramu przeładunków na terenie przedmiotowej bocznicy kolejowej?

Na wstępie warto zaznaczyć, że w obrębie stacji Gdańsk Osowa brak jest bocznic kolejowych. Znajduje się tam ładownia publiczna, zwana dalej „ładownią”, stanowiąca obiekt infrastruktury usługowej, o którym mowa w art. 4 pkt 51 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2024 r. poz. 697), zwanej dalej „u.t.k.”, tj. obiekt budowlany wraz z gruntem, na którym jest usytuowany, oraz instalacjami i urządzeniami, przeznaczony w całości lub w części do świadczenia jednej lub większej liczby usług, o których mowa w ust. 2 i 3 załącznika nr 2 do u.t.k. Operatorem ładowni jest PKP PLK.

Zgodnie z art. 4 pkt 52 u.t.k. operator obiektu infrastruktury usługowej, to podmiot wykonujący działalność polegającą na zarządzaniu obiektem infrastruktury usługowej lub świadczeniu na rzecz przewoźników kolejowych co najmniej jednej z usług, o których mowa w ust. 2 i 3 załącznika nr 2 do u.t.k.

Natomiast udostępnianie obiektu infrastruktury usługowej polega na umożliwieniu przewoźnikom kolejowym, na ich wnioski, dostępu do torów kolejowych w tym obiekcie oraz korzystania z usług, o których mowa w ust. 2 i 3 załącznika nr 2 do u.t.k., do których świadczenia obiekt został specjalnie przystosowany. W przypadku gdy wymaga tego specyfika świadczonych usług, udostępnianie obiektu obejmuje również korzystanie z obiektu (art. 36a ust 1 u.t.k.).

Stosownie do treści art. 36f ust. 1 u.t.k. Spółka opracowała „Regulamin dostępu do obiektów infrastruktury usługowej zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.”, wedle którego: „Działalność przewoźnika korzystającego z OIU oraz podmiotów działających na jego rzecz lub zlecenie i podmiotów dokonujących załadunku lub wyładunku nie może powodować przekroczenia wartości dopuszczalnych hałasu na terenach, na których wymagana jest ochrona przed hałasem określonych

w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (t.j. Dz. U. z 2014 r., poz. 112). Przewoźnik ponosi odpowiedzialność w przypadku nieprzestrzegania powyższych warunków dopuszczalności hałasu.” (rozdział 2.2. pkt 8).

Należy wskazać, że zarówno Ministerstwo Infrastruktury jak i Spółka nie dysponuje harmonogramem przeładunków odbywających się w Ładowni. Z przedmiotowego obiektu infrastruktury usługowej korzysta kilku przewoźników kolejowych, którzy zamawiają trasy pociągów towarowych w indywidualnym rozkładzie jazdy. Natomiast zapotrzebowanie na indywidualny rozkład jazdy wpływa do PKP PLK w ramach bieżących potrzeb danego przewoźnika kolejowego z kilkudniowym wyprzedzeniem. W związku z tym brak jest możliwości opracowania harmonogramu prac Ładowni z wyprzedzeniem czasowym.

Jednocześnie wskazuję, że aktualnie toczy się postępowanie administracyjne wszczęte z urzędu 19 marca 2024 r. przez Marszałka Województwa Pomorskiego wobec Spółki w sprawie nałożenia obowiązku prowadzenia w określonym czasie pomiarów wielkości emisji hałasu, którego źródłem są prace przeładunkowo-rozładunkowe transportów materiałów towarowych (w szczególności kruszyw) odbywających się w rejonie stacji kolejowej Gdańsk Osowa.

2. Jakie środki techniczne lub organizacyjne w celu ograniczenia hałasu kolejowego są stosowane w przypadku stwierdzenia przekroczeń norm akustycznych na terenie zabudowy mieszkaniowej?

Ze względu na specyfikę przewozów kolejowych całkowite wyeliminowanie uciążliwości związanych z przekroczeniem norm emisji hałasu nie jest możliwe. Niemniej podejmowane są działania mające na celu ich ograniczenie we wszystkich możliwych obszarach ich występowania. Dla przykładu PKP PLK dyscyplinuje przewoźników kolejowych, przypominając o obowiązku przestrzegania przepisów z zakresu ochrony środowiska – w tym o nieprzekraczaniu dopuszczalnego poziomu hałasu.

Odpowiedzią na ewentualne stwierdzenie przekroczenia dopuszczalnych norm poziomu hałasu na terenie zabudowy mieszkaniowej zlokalizowanej w pobliżu obszaru kolejowego jest najczęściej projektowanie i budowa ekranów akustycznych. Natomiast decyzja o podjęciu konkretnych środków uzależniona jest przede wszystkim od miejscowych uwarunkowań danej lokalizacji. Dopiero analiza konkretnego przypadku pozwala na zastosowanie właściwych rozwiązań.

Z wyrazami szacunku,

Z upoważnienia Ministra Infrastruktury
Dokument podpisany elektronicznie przez:
Piotr Malepszak
Podsekretarz Stanu