



Minister Infrastruktury

Znak pisma: BPCPK-2.054.13.2024

Warszawa, 17 sierpnia 2024

Pan
Szymon Hołownia
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

odpowiadając na interpelację nr 3834 Posła na Sejm RP Pana Piotra Górnikiewicza w sprawie wycofania się z koncepcji utworzenia sieci szprych kolejowych Centralnego Portu Komunikacyjnego i rezygnacji z budowy infrastruktury kolejowej tworzącej szprychę nr 7, przedstawiam następujące informacje.

Ad 1. Czy decyzja o wycofaniu się z koncepcji utworzenia sieci szprych kolejowych Centralnego Portu Komunikacyjnego i rezygnacji z budowy infrastruktury kolejowej tworzącej szprychę nr 7 jest ostateczna? Jakie są powody takiej decyzji?

oraz

Ad 2. Czy Rząd RP podejmuje lub planuje podjąć działania dotyczące realizacji inwestycji kolejowej, która pozwoli na utworzenie szybkiego połączenia kolejowego z Tarnowa do Warszawy? Czy trwają prace nad projektem i studium?

Uprzejmie informuję, że priorytetem inwestycyjnym w zakresie rozwoju infrastruktury kolejowej KDP pozostaje, m.in. z uwagi na wysoki stopień zawansowania projektu, budowa linii kolejowych dużych prędkości w ramach „Y” Warszawa – Łódź – Wrocław/Poznań. Żaden z dotychczasowych projektów (w tym położonych na ciągu nr 7) nie został wykluczony z przygotowań. Nie można również obecnie potwierdzić, że – poza wspomnianym powyżej ciągiem linii „Y” – będzie realizowany w przebiegu, w jakim był pierwotnie zakładany.

Podstawą podejmowania decyzji dotyczących kierunków rozwoju infrastruktury kolejowej oraz kolejnych priorytetów inwestycyjnych będą bowiem rozpoczynane obecnie kompleksowe analizy całej sieci. Obejmą one zarówno dotychczas planowane odcinki (poza „Y”), jak i nowo proponowane korytarze linii kolejowych. Analizy te będą dotyczyć całego kraju, a ich podstawą będą prognozy liczby podróży pomiędzy obszarami komunikacyjnymi (niezależnie od środka transportu). Ewaluacja obejmie m.in.: spodziewaną liczbę pasażerów i pociągów na poszczególnych odcinkach, ich położenie na ciągach europejskich, adekwatność parametrów technicznych, stopień zaawansowania projektów, dostępność i realność ewentualnych alternatywnych rozwiązań oraz efektywne wykorzystanie wcześniejszych inwestycji. Brane będą pod uwagę priorytety rozwoju całej polskiej sieci kolejowej, takie jak zakładane czasy przejazdu pomiędzy

największymi ośrodkami i obsługa ośrodków regionalnych w sposób odpowiedni do spodziewanego zapotrzebowania na przewozy. Prace prowadzone będą we współpracy z PKP PLK S.A., przy udziale interesariuszy branżowych i samorządowych, a uzyskanie wyników planowane jest w IV kwartale 2025 r. Celem jest opracowanie stabilnego, długoterminowego planu rozwoju sieci kolejowej, na który złożą się inwestycje o racjonalnej skali.

Ponadto należy wskazać, że dla żadnego z projektów linii łączących Końskie z Kielcami, Busko-Zdrój z Tarnowem oraz Tarnów z Nowym Sączem nie zostało dotychczas rozpoczęte Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowe, zaś w przyjętym uchwałą Rady Ministrów nr 201 z 24 października 2023 r. „Programie inwestycyjnym Centralny Port Komunikacyjny. Etap II. 2024–2030” odcinki te nie są uwzględnione w planowanych wartościach mierników realizacji celów tego dokumentu.

Ad 3. Jakie są plany Rządu RP w obszarze inwestycji kolejowych na terenie regionu tarnowskiego i całego województwa małopolskiego? Jakie są plany Rządu RP w obszarze rozwoju transportu kolejowego dla podróżujących z i do średnich i małych miast?

Należy podkreślić, że dotychczas przeprowadzone prace w zakresie infrastruktury kolejowej w Małopolsce powinny przyczynić się do usprawnienia ruchu pasażerskiego lokalnego i aglomeracyjnego oraz wpłynąć na poprawę komfortu i bezpieczeństwa podróży, zarówno na węzłach przesiadkowych, jak i lokalnych przystankach na terenie województwa małopolskiego.

Poniżej przekazuję wykaz projektów planowanych do realizacji na terenie regionu tarnowskiego i całego województwa małopolskiego w ramach programów wieloletnich.

Inwestycje planowane do realizacji przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w ramach Krajowego Programu Kolejowego do 2030 roku (z perspektywą do roku 2032):

- Budowa nowej linii kolejowej Podłęże – Szczyrzyc – Tymbark/Mszana Dolna oraz modernizacja istniejącej linii kolejowej nr 104 Chabówka – Nowy Sącz, etap II (pozostałe prace na LK 104 oraz budowa nowej linii Podłęże – Tymbark);
- Prace na linii kolejowej nr 8 na odcinku Skarżysko Kamienna – Kielce – Kozłów, etap II: odcinek Sitkówka Nowiny – Kozłów;
- Zaprojektowanie i wykonanie robót przebudowy stacji Olkusz w ramach projektu pn. „Prace na liniach kolejowych 62, 660 na odcinku Tunel – Bukowno – Sosnowiec Płd., etap II;
- Usprawnienie połączenia Kraków – Jasło wraz z rewitalizacją linii kolejowej nr 110 i budową łącznicy pomiędzy linią 108 a linią 110 – prace przygotowawcze;
- Zabudowa informacji pasażerskiej na trasie Skawina – Zakopane;
- Przebudowa sieci trakcyjnej na linii kolejowej nr 8 (Warszawa Zachodnia – Kraków Główny), na szlaku Miechów – Słomniki, tor 2;
- Prace związane z przejazdami kolejowo-drogowymi na linii kolejowej nr 99 Chabówka – Zakopane.

Inwestycje planowane do realizacji przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w ramach Krajowego Planu Odbudowy (KPO):

- Modernizacja linii kolejowej nr 104 Chabówka – Nowy Sącz, na odc. Chabówka – Rabka Zaryte – Mszana Dolna oraz Limanowa – Klęczany – Nowy Sącz;
- Modernizacja linii kolejowej nr 97 na odcinku Żywiec – Sucha Beskidzka;
- Zabudowa zdalnego sterowania ze st. Kraków Batowice stacjami Miechów Słomniki, Niedźwiedź, Zastów oraz podg. Raciborowice i podg. Dłubnia” w ramach projektu „Digitalizacja infrastruktury kolejowej poprzez zabudowę nowoczesnych urządzeń i systemów – etap I”;
- Przebudowa posterunku odgałęźnego Kraków Przedmieście ze zdalnym sterowaniem ze stacji Kraków Główny” w ramach projektu „Digitalizacja infrastruktury kolejowej poprzez zabudowę nowoczesnych urządzeń i systemów – etap I”;
- Wymiana urządzeń przejazdowych typu COB-63A na liniach kolejowych: nr 96 Tarnów – Leluchów, nr 108 Stróże – Krościenko oraz nr 117 Kalwaria Zebrzydowska Lanckorona – Bielsko Biała Główna w ramach projektu „Poprawa bezpieczeństwa na przejazdach kolejowych, etap II”;
- Wymiana urządzeń przejazdowych typu COB-63A na linii kolejowej nr 96 Tarnów – Leluchów na sieci TEN-T – w ramach projektu „Poprawa bezpieczeństwa na przejazdach kolejowych, etap II”;
- Wymiana systemów przejazdowych SSP na przejazdach kolejowo-drogowych na terenie IZ Kraków w ramach projektu „Poprawa bezpieczeństwa na przejazdach kolejowych, etap V”;
- Wymiana urządzeń przejazdowych typu SPA-1 i SPA-2 na terenie Zakładu Linii Kolejowych w IZ Kraków w ramach Projektu „Poprawa bezpieczeństwa na przejazdach kolejowych, etap V”;
- Dobudowa krawędzi peronów w stacji Wola Rzędzińska na linii kolejowej nr 91 Kraków Główny – Medyka w ramach projektu „Likwidacja wąskich gardeł i zwiększenie przepustowości linii kolejowych, etap I”.

Inwestycje planowane do realizacji przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w ramach Programu Uzupelniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej - Kolej + do 2029 roku:

- Budowa połączenia kolejowego Kraków – Olkusz;
- Budowa połączenia kolejowego Kraków – Niepołomice;
- Budowa połączenia kolejowego Kraków – Myślenice.

Inwestycje realizowane przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w ramach Rządowego programu budowy lub modernizacji przystanków kolejowych na lata 2021– 2025, które są na etapie realizacji lub zostały udostępnione:

lp.	Nazwa lokalizacji	Status realizacji
1.	Dąbrówka Jezioro Mucharskie	Udostępniono dla podróżnych
2.	Wolbrom Zachodni	Udostępniono dla podróżnych
3.	Zator Park Rozrywki	Udostępniono dla podróżnych
4.	Nowy Sącz Dąbrówka	Udostępniono dla podróżnych
5.	Nowy Sącz Gorzków	Udostępniono dla podróżnych
6.	Andrzejówka	Udostępniono dla podróżnych

7.	Tuchów	Udostępniono dla podróźnych
8.	Pisary	Umowa w realizacji
9.	Kraków Piastów	Umowa w realizacji
10.	Kraków Kościelniki	Umowa w realizacji
11.	Kraków Przylasek	Umowa w realizacji
12.	Muszyna Zdrój	Umowa w realizacji
13.	Stary Sącz	Umowa w realizacji
14.	Rytro	Umowa w realizacji
15.	Muszyna	Umowa w realizacji
16.	Barcice	Umowa w realizacji
17.	Młodów	Umowa w realizacji
18.	Łomnica-Zdrój	Umowa w realizacji
19.	Milik	Umowa w realizacji
20.	Wierchomla Wielka	Umowa w realizacji
21.	Zubrzyk	Umowa w realizacji
22.	Żegiestów-Zdrój	Umowa w realizacji

Jednocześnie spółka PKP PLK S.A. podjęła działania dotyczące przeglądu zakresów rzeczowych planowanych do realizacji projektów inwestycyjnych, jak również inwestycji już rozpoczętych w kontekście, m.in. efektywności ponoszonych nakładów na inwestycje oraz zwiększenia przepustowości na poszczególnych liniach kolejowych. Celem jest efektywne gospodarowanie środkami publicznymi poprzez jak najlepsze dopasowanie środka transportu do potrzeb danego regionu, połączeń komunikacyjnych i potoków pasażerskich.

Ponadto informuję, że w sierpniu 2022 r. z inicjatywy Ministerstwa Infrastruktury rozpoczęto rozmowy zmierzające do konsolidacji działań prowadzonych równolegle przez Ministerstwo Infrastruktury, CPK Sp. z o.o. i PKP PLK SA. Od tego czasu ww. jednostki oraz CUPT i Urząd Transportu Kolejowego współpracują w zakresie opracowania i wdrożenia od grudnia 2030 r. Horyzontalnego Rozkładu Jazdy (HRJ). W ramach prac nad HRJ dążymy do wypracowania stabilnych na przestrzeni lat wytycznych m.in. w zakresie polityki postojów dla poszczególnych kategorii linii komunikacyjnych, jednolitych na terenie całej Polski, sprawiedliwie traktujących mieszkańców różnych regionów.

HRJ wprowadzi nowy system organizacji połączeń kolejowych na terenie kraju, który oparty będzie nie tyle na pojedynczych połączeniach nietworzących spójnego systemu, co na zdefiniowanych i uzgodnionych liniach komunikacyjnych. Projekt zakłada, że połączenia uruchamiane na zlecenie ministra właściwego ds. transportu będą realizowane wyłącznie na ww. liniach komunikacyjnych, pomiędzy dużymi ośrodkami, ale z większą częstotliwością niż obecnie. Wysoka częstotliwość na głównych ciągach umożliwi korzystanie z efektu skali. Opracowany układ linii komunikacyjnych dalekobieżnych będzie stanowił bazę do koordynacji, ścisłego skomunikowania z połączeniami wojewódzkimi (kolejowymi i autobusowymi) w węzłach przesiadkowych. Dążeniem jest uzyskanie dostępu do systemu kolei dalekobieżnej z każdego powiatu w Polsce, bezpośrednio lub pośrednio, tj. za pomocą dowozowych pociągów regionalnych oraz autobusów dowozowych.

Należy zaznaczyć, że HRJ będzie oparty przede wszystkim o prognozy ruchu pasażerów uzyskane przy pomocy specjalistycznych narzędzi, tak aby zdefiniowany przebieg linii komunikacyjnych (relacji pociągów), ich częstotliwości, postoje handlowe i pojemność taboru wynikały z prognozowanych przemieszczeń ludności.

Nowe podejście do organizacji kolejowych usług transportowych wymaga zapewnienia komplementarności oferty zamawianej przez ministra właściwego do spraw transportu, marszałków województw oraz organizatorów na obszarze aglomeracji. W celu osiągnięcia stabilności oraz dla zbudowania wiarygodności przyjętych rozwiązań zostanie przeprowadzony szeroki proces konsultacyjny Horyzontalnego Rozkładu Jazdy.

Ad 4. Czy Ministerstwo Infrastruktury podtrzymuje uprzednio wyrażoną deklarację, że do końca bieżącego roku pociągi kursujące na trasie Tarnów – Kraków, Kraków – Tarnów będą przemierzały tę trasę w 40 minut?

Zgodnie z nadanym przez zarządcę infrastruktury kolejowej, PKP PLK S.A., projektem Roczego Rozkładu Jazdy 2024/2025, od grudnia br. pociągi dalekobieżne kursujące na odcinku Tarnów – Kraków – Tarnów będą tę trasę pokonywały w czasie od 38 min do 60 min. Zaznaczam, że ostateczny czas przejazdu zaplanowany w kolejnym rozkładzie jazdy pociągów będzie znany po zarządzeniu Roczego Rozkładu Jazdy 2024/2025 przez PKP PLK S.A., tj. we wrześniu br. Ponadto, należy mieć na uwadze, że w poszczególnych cyklach zastępczego rozkładu jazdy, czas przejazdu może się różnić od przyjętego w ramach Roczego Rozkładu Jazdy. Podkreślam także, że na czas przejazdu pociągów w poszczególnych relacjach wpływ ma przede wszystkim prowadzony obecnie szereg prac modernizacyjnych i naprawczych, jak również użyty przez operatora tabor do realizacji połączenia oraz siatka postojów.

Ad 5. W jaki sposób miasto Tarnów może skutecznie zabiegać o utworzenie bezpośredniego połączenia Tarnów – Kraków Lotnisko, a także utworzenie na terenie miasta dodatkowych przystanków kolejowych?

Zasady organizowania pasażerskich przewozów kolejowych określają przepisy ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (art. 4. ust. 25 ustawy), zwanej dalej w skrócie „ustawą”. Ustawa wskazuje, że organizowanie i finansowanie wojewódzkich przewozów pasażerskich transportem kolejowym zostało powierzone samorządom województw właściwych ze względu na zasięg terytorialny prowadzonych przewozów kolejowych (w tej sytuacji województwu małopolskiemu). Decyzje dotyczące zasad ustalania wielkości oferty przewozowej są podejmowane przez samorządy województw samodzielnie i suwerennie. Samorządy ustalają sieć linii komunikacyjnych na podstawie analizy wielkości zapotrzebowania na usługi przewozowe oraz ilości własnych środków finansowych jakie mogą przeznaczyć na finansowanie tych usług i decydują o wielkości przewozów wykonywanych w ujęciu rocznym, tygodniowym i dobowym. Należy zauważyć, że ustawa o publicznym transporcie zbiorowym nie zawiera przepisów uprawniających ministra właściwego do spraw transportu do ingerowania w decyzje samorządu województwa, dotyczące zarówno organizacji regionalnego rynku przewozów pasażerskich transportem kolejowym, jak i oferty przewozowej określonej w rozkładzie jazdy pociągów.

Biorąc pod uwagę powyższe informuję, że właściwym organizatorem połączeń w relacji Tarnów – Kraków Lotnisko jest Marszałek Województwa Małopolskiego. Ze strony PKP PLK S.A. nie ma przeciwwskazań do wytrasowania połączenia kolejowego w ww. relacji.

Na chwilę obecną nie ma planów utworzenia nowych przystanków kolejowych na terenie Tarnowa. Podczas opracowywania studiów wykonalności dla zadań inwestycyjnych wykonywane są analizy pod kątem budowy przystanków, bądź zmiany ich lokalizacji. Jeżeli w studium wykazano zasadność budowy infrastruktury pasażerskiej, a projekt przejdzie do realizacji, wówczas budowane są nowe obiekty. Budowę nowych przystanków mogą także zainicjować jednostki samorządów terytorialnych. Wówczas rozpatrywana jest zasadność budowy dodatkowego punktu zatrzymywania się pociągów, a następnie analizowane są m.in. uwarunkowania techniczne, koszty i źródła finansowania. Istotne w tej sprawie jest także stanowisko organizatora publicznego transportu zbiorowego w województwie, który również może wnioskować o takie inwestycje.

Reasumując, inicjatywa tworzenia na terenie miasta Tarnowa dodatkowych przystanków kolejowych leży obecnie w gestii jednostek samorządu terytorialnego. Spółka PKP PLK S.A. dotychczas nie otrzymywała z miasta Tarnowa wniosków o utworzenie nowych przystanków.

Należy podkreślić, że włączenie nowych zadań (spoza listy rezerwowej) do Rządowego programu budowy lub modernizacji przystanków kolejowych na lata 2021-2025, wymaga ponownego przeprowadzenia konsultacji publicznych oraz uzgodnienia dokumentu przez właściwe instytucje, w tym Komisję Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego, co w chwili obecnej nie jest planowane.

Ponadto zgodnie z założeniami *Programu* zadania przystankowe planowane do realizacji nie powinny podlegać ocenie oddziaływania na środowisko, ponieważ konieczność przeprowadzenia takiej oceny nie kwalifikuje danego zadania do sfinansowania w ramach *Programu*.

Zgodnie z postanowieniami ww. *Programu* warunkiem realizacji inwestycji powinna być deklaracja właściwego organizatora publicznego transportu zbiorowego o korzystaniu z wybudowanej infrastruktury, w szczególności zaś deklaracja uwzględnienia przez niego w rozkładzie jazdy pociągów minimalnego okresu prowadzenia przewozów i zatrzymywania się składów na nowo wybudowanych lub zmodernizowanych miejscach przeznaczonych do wsiadania i wysiadania podróżnych do i z pociągów pasażerskich.

Z poważaniem

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Piotr Malepszak

Podsekretarz Stanu

Dokument podpisany elektronicznie.