



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTK-8.054.71.2024

Warszawa, 19 września 2024

Pan
Szymon Hołownia
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na zapytanie nr 985 z dnia 13 sierpnia br. Pośła na Sejm RP, Pana Marcina Porzucka, w sprawie kolejowych połączeń dalekobieżnych z Piły, przedstawiam poniżej stanowisko.

Ad 1. Dlaczego PKP Intercity nie organizuje alternatywnych połączeń?

Wyjaśniam, że przekierowanie pociągów na trasy objazdowe nastąpiło z powodu modernizacji linii kolejowej nr 404. Układ połączeń przez Stargard pozwolił na uniknięcie przesiadek z udziałem zastępczej komunikacji autobusowej (dalej: ZKA) oraz utrzymać czas przejazdu na poziomie porównywalnym do trasy przejazdu przez Szczecinek (bez ZKA). Dla pociągu Zamoyski w relacji Szczecinek – Kołobrzeg – Szczecinek oraz dla pociągu Przemyslanin w relacji Szczecinek – Ustka – Szczecinek zostanie zapewniona przez przewoźnika komunikacja zastępcza.

Ad 2. Dlaczego nie pozostawia się połączeń do Szczecinka np. przez dzielenie składów w Poznaniu do obsługi Piły i Szczecinka?

Z uwagi na zwiększone zapotrzebowanie na lokomotywy oraz obsługę (drużyny konduktorskie i trakcyjne) dzielenie składu w Poznaniu nie jest rozważane. Dodatkowo takie działania wydłużyłyby czas przejazdu. Również ze względów obiegowych konieczne byłoby wówczas pozostawianie składu w stacji Szczecinek, gdzie nie jest możliwe dokonanie koniecznych przeglądów.

Ad 3. Czy jeden pociąg do Poznania po godzinie 11:00 i jeden nocny do Wrocławia (Przemysła) ma stanowić ofertę dla pasażerów z północnej Wielkopolski?

Do dyspozycji pasażerów podróżujących z Piły i Szczecinka w kierunku południowym nadal pozostają połączenia pociągami IC 38100/83100 (m.in. od Szczecinka) lub IC 38106/83106 (m.in. od Piły) i IC 78172/87172 (m.in. od Szczecinka i Piły). Oferta PKP Intercity uzupełniana jest przez przewoźników regionalnych Polregio i Koleje Wielkopolskie. Niestety nie ma możliwości zrealizowania bezpośrednich połączeń pomiędzy wszystkimi stacjami. Z tego powodu podróż w niektórych relacjach wymaga zrealizowania przesiadki.

Ad 4. Jakie efekty przyniesie pasażerom remont?

Efektem modernizacji ma być zwiększenie bezpieczeństwa i możliwość sprawnych przejazdów. Prace polegające na kompleksowej wymianie nawierzchni na linii kolejowej nr 404 Szczecinek – Kołobrzeg na odcinku Szczecinek – Białogard pozwolą na podniesienie

prędkości rozkładowej dla pociągów pasażerskich i autobusów szynowych z obecnych 60 – 90 km/h (w zależności od odcinka) do 120 km/h z miejscowymi ograniczeniami prędkości do 80 km/h z uwagi na geometrię toru i brak widoczności na przejeździe kolejowo-drogowym w dwóch lokalizacjach (odpowiednio w km 26,220 – 26,610 i w km 41,980 – 42,450). Zakończenie ww. prac przewidziane jest do końca I kwartału 2025 r.

Ad 5. Jakie połączenia z Piły do Poznania, Wrocławia, Bydgoszczy i Warszawy będą oferowane podróżnym bezpośrednio po zakończeniu remontu?

Informuję, że Roczny Rozkład Jazdy 2024/2025 został zarządzony i podany do publicznej wiadomości. W związku z tym, szczegóły oferty przewozowej obowiązującej od grudnia br. można sprawdzić na stronie internetowej zarządcy infrastruktury kolejowej, PKP PLK S.A. Chciałbym podkreślić, że Ministerstwo Infrastruktury dokłada starań aby wykorzystywać przeprowadzone modernizacje oraz aby oferta kolejnego rozkładu jazdy co najmniej nie była gorsza od obowiązującego w momencie planowania.

Łączę wyrazy szacunku

z upoważnienia Ministra Infrastruktury
Piotr Malepszak
Podsekretarz Stanu
/dokument podpisany elektronicznie/