



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTK-5-1.054.76.2024
Warszawa, 29 listopada 2024

Szanowny Pan
Szymon Hołownia
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację nr 5885 Pośła na Sejm RP Michała Kowalskiego, w sprawie budowy bezkolizyjnego przejazdu kolejowego w miejscowości Luzino, pow. wejherowski, poniżej przedstawiam stosowne informacje.

Na wstępie informuję, że w ramach projektu pn. „Prace na linii kolejowej nr 202 na odcinku Gdynia Chylonia – Słupsk” Spółka PKP PLK S.A. planuje poprawę parametrów eksploatacyjnych linii kolejowej nr 202. W ramach modernizacji linii kolejowej na przedmiotowym odcinku geometria układu torowego zostanie dostosowana do prędkości maksymalnej 200 km/h (uzyskanie tego parametru będzie możliwe po wdrożeniu systemu ERTMS w ramach odrębnego zadania). Dodatkowo Spółka podkreśla, że wprowadzenie prędkości pociągów 200 km/h będzie oznaczać konieczność likwidacji przejazdów kolejowo-drogowych w poziomie szyn zgodnie z obowiązującymi przepisami.

Przy realizacji prac na linii kolejowej nr 202 Spółka bierze pod uwagę zdanie lokalnej społeczności w zakresie budowy bezkolizyjnego skrzyżowania w miejscowości Luzino. PKP PLK S.A. poinformowała, że projekt modernizacji omawianej linii kolejowej na obszarze Gminy Luzino był konsultowany z przedstawicielami samorządu reprezentującymi mieszkańców, a zaproponowane rozwiązanie w postaci budowy wiaduktu w km 53,300 linii kolejowej nr 202 zostało zaakceptowane przez władze Gminy Luzino. Należy zaznaczyć, iż z uwagi na uwarunkowania terenowe w rejonie ul. Wilczka i ul. Ofiar Stutthofu budowa wiaduktu w przedmiotowej lokalizacji wymagałaby przejęcia dodatkowych gruntów, które byłyby niezbędne do realizacji tego typu obiektu i wiązałyby się m.in. z koniecznością dokonania wyburzeń znacznej liczby budynków.

Podczas spotkań PKP PLK S.A. z reprezentantami Gminy Luzino dotyczących modernizacji linii kolejowej nr 202 zostały przeanalizowane zarówno propozycje Gminy, jak i Spółki. Dyskusji podlegała m.in. ewentualna budowa skrzyżowania bezkolizyjnego w zamian za likwidację obecnego przejazdu w poziomie szyn usytuowanego w km 54,524 linii kolejowej nr 202 w ciągu ul. Wilczka i ul. Ofiar Stutthofu. Pierwotnie Gmina Luzino oczekiwała wybudowania przez Spółkę wiaduktu wraz z infrastrukturą drogową. Z uwagi na fakt, że budowa dróg nie jest celem statutowym PKP PLK S.A. rozwiązanie to zostało odrzucone przez Spółkę.

PKP PLK S.A. na spotkaniu z przedstawicielami Gminy Luzino w lipcu 2024 r. zaproponowała budowę wiaduktu kolejowego w nowej lokalizacji, tj. w km 53,300 linii kolejowej nr 202, na obszarze objętym planem zagospodarowania przestrzennego Gminy Luzino. Budowa wiaduktu ma nastąpić w zamian za likwidację przejazdu kolejowo-drogowego w poziomie szyn znajdującego się w ciągu ul. Ofiar Stutthofu. Należy zaznaczyć, że budowa wiaduktu w nowej lokalizacji wraz z likwidacją przejazdu w km

54,524 linii kolejowej nr 202 została zaakceptowana przez Gminę Luzino, która zobowiązała się do realizacji dróg dojazdowych do wiaduktu.

Dodatkowo Spółka w ramach współpracy z Gminą Luzino zdecydowała się wybudować podziemne przejście dla pieszych ułatwiające komunikację w rejonie stacji Luzino. W momencie, gdy prędkość pociągów na obszarze Gminy zostanie podniesiona ze 160 km/h do 200 km/h istniejący przejazd kolejowo-drogowy w km 54,524 linii kolejowej nr 202 zostanie zlikwidowany, przy zachowaniu bezkolizyjnego podziemnego przejścia pieszo-rowerowego zapewniającego komunikację pomiędzy ul. Wilczka i ul. Ofiar Stutthofu.

Ponadto w ramach inwestycji Spółki zostanie zmodernizowany wiadukt drogowy w km 55,300 linii kolejowej nr 202 w ciągu ul. Strzebielińskiej. Istniejący wiadukt zostanie rozebrany, a zastąpi go całkowicie nowy obiekt, jednoprzęsłowy wiadukt o zwiększonych parametrach nośności wraz ciągiem pieszo-rowerowym.

Poniżej przekazuję informacje w zakresie poszczególnych zagadnień poruszonych w wystąpieniu.

Z informacji przekazanych przez PKP PLK S.A. wynika, że Spółka nie planuje budowy skrzyżowania dwupoziomowego w centrum miejscowości, z uwagi na uwarunkowania terenowe w tej lokalizacji, konieczność przejmowania dodatkowych gruntów oraz zaburzeń istniejących budynków.

PKP PLK S.A. poinformowała, że obniżenie niwelety toru o około 4-5 m na potrzeby budowy wiaduktu drogowego nie jest uzasadnione pod względem technicznym, ekonomicznym oraz środowiskowym i wpływa na założony harmonogram realizacji przedsięwzięcia. Obniżenie niwelety spowodowałoby konieczność realizacji następujących działań:

- opracowania dokumentacji projektowej wraz z uzyskaniem niezbędnych decyzji administracyjnych, w tym wykonania dokumentacji geologiczno-inżynierskiej, w celu potwierdzenia możliwości realizacji przyjętych rozwiązań technicznych;
- opracowania raportu środowiskowego wraz z uzyskaniem decyzji środowiskowej;
- wyburzenia istniejącej infrastruktury na potrzeby poszerzenia terenu kolejowego i budowy wiaduktu drogowego w otoczeniu istniejącego przejazdu. Należy w tym miejscu zaznaczyć, że szereg inwestycji Gminy (zarówno powstałych, jak i planowanych) znacząco utrudnia wybudowanie wiaduktu z uwagi na brak terenu pod budowę;
- wykonania ogromnych robót ziemnych na długości około 5 km torowiska wraz z wykonaniem dodatkowego odwodnienia (budowa podziemnych zbiorników retencyjnych);
- budowy po obu stronach stacji ścian oporowych, które ograniczyłyby obszar stacji Luzino.

Dodatkowo Spółka wskazała, że zastosowane rozwiązania techniczne ujęte w dokumentacji projektowej są zgodne z obowiązującymi standardami i nie wskazują na potrzebę obniżenia niwelety o 4-5 m. W przyjętym rozwiązaniu projektowym nie przewiduje się utrudnień ruchowych dla pociągów towarowych na obszarze stacji Luzino.

W odniesieniu do badań dotyczących potencjalnego obniżenia torowiska, które miałyby poziomo zaczynać się od przejazdu 500 m od strony Gdańska i 1000 m w stronę Strzebielina, wymagałoby to m.in. opinii projektanta.

PKP PLK S.A. podkreśliła, że nie występuje problem zanizonej sieci trakcyjnej pod istniejącym wiaduktem w ciągu ul. Strzebielińską, ponieważ przedmiotowy obiekt (z uwagi na jego niewystarczające parametry eksploatacyjne) zostanie rozebrany i zastąpi go całkowicie nowy wiadukt o zwiększonych parametrach. Ponadto wprowadzenie postulowanego obniżenia torowiska o około 4 m spowodowałoby konieczność przeprojektowania również wiaduktu w ciągu ul. Strzebielińskiej.

Dodatkowo Spółka poinformowała, że na spotkaniach roboczych z przedstawicielami Gminy Luzino zostało wypracowane rozwiązanie techniczne dotyczące odwodnienia linii kolejowej nr 202 i Gminy Luzino, polegające na likwidacji zaprojektowanych zbiorników retencyjnych (otwartych i podziemnych) na rzecz wykorzystania (projektowanych) rowów melioracyjnych umożliwiających zrzut wody do rzeki Bolszewki.

Odnosząc się do propozycji rozszerzenia zakresu (o zatoczki autobusowe) informuję, że wymagałoby to dodatkowych wyburzeń istniejącej infrastruktury. Należy również podkreślić, że przejazdy kolejowo-drogowe mogą być stosowane na liniach kolejowych, na których ruch kolejowy jest prowadzony z prędkością nie większą niż 160 km/h. Z uwagi na powyższe nie jest możliwe pozostawienie przejazdu kolejowo-drogowego w poziomie szyn w km 54,524 linii kolejowej nr 202 po wprowadzeniu prędkości pociągów powyżej 160 km/h. Ponadto Spółka planuje wybudowanie podziemnego przejścia pieszo-rowerowego zapewniającego bezpieczną komunikację w rejonie centrum Luzina, a Gmina wybuduje drogi dojazdowe do nowego wiaduktu.

Należy zwrócić uwagę, że Spółka posiada dokumentację projektową, która przewiduje realizację inwestycji z wykorzystaniem długoterminowych zamknięć torowych. Z uwagi na wzmożony ruch pasażerski (w tym ruch pociągów aglomeracyjny) na odcinku Gdynia – Łębork, podjęto decyzję o optymalizacji dokumentacji projektowej w zakresie dostosowania projektowanej niwelety toru do stanu istniejącego, co zminimalizuje czas wyłączenia linii kolejowej nr 202 z ruchu kolejowego i wprowadzenia autobusowej komunikacji zastępczej.

Obniżenie torowiska o wnioskowane 4 m teoretycznie byłoby możliwe do realizacji pod względem technicznym, ale znacząco podnosiłoby koszt realizacji inwestycji kolejowej. Każda przyjęta technologia robót, w tym zastosowanie tymczasowych ścianek/murów oporowych ma swoje granice techniczne i ekonomiczne. Obniżenie torów kolejowych o 4 m wymaga wbijania tymczasowych ścianek/murów oporowych bardzo głęboko, a przy braku badań geotechnicznych powoduje wysokie ryzyko wystąpienia katastrofy. Należy podkreślić, że odcinek Wejherowo – Luzino – Łębork jest odcinkiem o dużym natężeniu ruchu pociągów osobowych, umożliwiających dojazd mieszkańcom miast i wsi położonych wzdłuż linii kolejowej nr 202 do Trójmiasta.

Jednocześnie informuję, że od dłuższego czasu prowadzone są rozmowy PKP PLK S.A. z przedstawicielami Gminy w zakresie uzgodnienia przyjętych rozwiązań projektowych w sąsiedztwie terenu kolejowego. Zakres ujęty w dokumentacji projektowej na obszarze Luzino został uzgodniony przez Gminę. Spółka uzyskała zgodę samorządu na likwidację istniejącego przejazdu pod warunkiem wybudowania skrzyżowania dwupoziomowego w śladzie planowanej obwodnicy Luzina.

Odnosząc się do sporządzonej na zlecenie Urzędu Gminy Luzino analizy decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wydanej przez Regionalną Dyрекcyję Ochrony Środowiska w Gdańsku (dalej: „RDOŚ”) informuję, że odnosi się ona wyłącznie do samej decyzji RDOŚ bez analizy dokumentu bezpośrednio powiązanego, tj. raportu oddziaływania na środowisko, w którym zawarte są szczegółowe analizy.

Należy zauważyć, że mimo faktu, iż w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach nie zostały wymienione kolejno obiekty inżynierskie i inżynierskie, a podano ich

sumaryczną liczbę, to wskazano je i przeprowadzono w stosunku do nich szczegółową analizę oddziaływania na środowisko. Natomiast dla planowanych prac określono warunki i działania minimalizujące, które mają na celu ochronę środowiska w bezpośrednim sąsiedztwie inwestycji.

Ponadto należy podkreślić, że realizowana inwestycja finansowana jest ze środków unijnych (z programu FEnIKS 2021-2027). Program unijny wymaga przeprowadzenia analiz: technicznych, ekonomicznych i środowiskowej i przyjęcie do realizacji wariantu optymalnego. Spółka zobowiązana jest do przestrzegania wytycznych UE dotyczących finansowania inwestycji, a każda zmiana zakresu rzeczowego i finansowego projektu wymaga akceptacji Centrum Unijnych Projektów Transportowych.

Przyjęcie nowych założeń projektowych wiązałoby się z koniecznością ponownego opracowania dokumentacji projektowej wraz z uzyskaniem niezbędnych decyzji administracyjnych, w tym wykonania dokumentacji geologiczno-inżynierskiej w celu potwierdzenia możliwości realizacji nowych rozwiązań technicznych, a także wymagałoby opracowania raportu oddziaływania na środowisko wraz z uzyskaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Ponadto przyjęcie proponowanych rozwiązań wymagałoby wyburzenia istniejącej infrastruktury na potrzeby poszerzenia terenu kolejowego i budowy wiaduktu drogowego w otoczeniu istniejącego przejazdu oraz wiązałoby się z koniecznością budowy po obu stronach stacji Luzino ścian oporowych ograniczających obszar stacji.

Mając na uwadze powyższe należy zauważyć, że przyjęcie proponowanych rozwiązań przyczyniłoby się do znaczącego zwiększenia nakładów finansowych, wydłużenia terminu realizacji projektu i wyjścia poza okres jego kwalifikowalności, co w konsekwencji wiązałoby się z ryzykiem utraty dofinansowania ze środków UE.

Z wyrazami szacunku,

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Piotr Malepszak

Podsekretarz Stanu