



# Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTK-5-1.054.93.2024

Warszawa, 09 grudnia 2024

**Pan**

**Szymon Hołownia**

Marszałek Sejmu

Rzeczypospolitej Polskiej

*Szanowny Panie Marszałku,*

w odpowiedzi na zapytanie nr 2008 Poseł na Sejm RP Doroty Arciszewskiej - Mielewczyk, w sprawie planowanej likwidacji przejazdu kolejowego w Luzinie, poniżej przedstawiam stosowne informacje.

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.

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. Ponadto, 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.

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.

Odnosząc się do alternatywnej propozycji dotyczącej obniżenia torowiska informuję, 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.

Ponadto w ramach inwestycji realizowanej przez PKP PLK SA 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.

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.

Mając na uwadze powyższe należy zauważyć, że przyjęcie nowych 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