



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTK-8.0530.2.2024
Warszawa, 20 maja 2024



ZAWIADOMIENIE O SPOSOBIE ZAŁATWIENIA PETYCJI

Minister Infrastruktury, na podstawie art. 13 ust. 1. ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach (Dz.U. z 2018 r. poz. 870), zwanej dalej „u.o.p” zawiadamia, że petycja z dnia 6 lutego 2024 r. przekazana według właściwości do Ministerstwa Infrastruktury przez POLREGIO S.A. w dniu 23 lutego 2024 r. w sprawie uruchomienia nowych połączeń w relacji Głucholązy Zdrój - Rostock, została rozpatrzona negatywnie.

UZASADNIENIE

8 lutego 2024 r. do Spółki POLREGIO S.A. wpłynęła ww. petycja. W dniu 23 lutego 2024 r. wskazana petycja została przekazana przez Spółkę POLREGIO S.A. do Ministra Infrastruktury. Po zapoznaniu się z treścią petycji, jak też ze stanowiskiem poszczególnych podmiotów zewnętrznych, podjęto analizę dotyczącą możliwości wprowadzenia wskazanych w petycji rozwiązań.

W kwestii wnioskowanego połączenia pasażerskiego, trasa pociągu opisana szczegółowo w treści petycji obejmuje odcinki nieczynne, nieprzejezdne lub nieistniejące, stąd nie jest możliwe uruchomienie na niej jakichkolwiek połączeń pasażerskich bez przeprowadzenia szerokich prac inwestycyjnych obejmujących przywrócenie przejezdności oraz budowę nowych linii kolejowych, których realizacja zajęłaby wiele lat. Wytrasowanie przedmiotowego pociągu aktualnie jest niemożliwe m.in. z uwagi na:

- przejazd pociągu linią kolejową nr 356 na odcinku Bydgoszcz Główna – Szubin – Kcynia – Gołańcz możliwy jest wyłącznie na odcinku Bydgoszcz – Szubin. Występuje tu ograniczenie prędkości do 20 km/h dla autobusów szynowych i składów pasażerskich. Na pozostałym odcinku, tj. Szubin – Kcynia – Gołańcz linia kolejowa nr 356 jest linią zamkniętą dla ruchu pociągów;
- przejazd pociągu linią kolejową nr 281 do stacji Więcbork i dalej linią kolejową nr 240 do stacji Złotów możliwy jest wyłącznie na odcinku Nakło nad Notecią – Więcbork. Na odcinku Więcbork – Złotów linia kolejowa nr 240 została zlikwidowana w 2015 r.;

- ze względu na istniejący stan linii kolejowej nr 281 na odcinku Gniezno – Kcynia uruchomienie regularnego połączenia wymagałoby modernizacji zdegradowanej infrastruktury torowej oraz pasażerskiej, a także uruchomienie stałej obsługi na ww. odcinku;
- aktualnie do Bornego Sulinowa nie prowadzi żadna linia kolejowa.

Odnosząc się do kwestii inwestycji, planowane są następujące prace oraz projekty na liniach kolejowych składających się na postulowaną relację:

- Nowy Świątów – Nysa (linia kolejowa nr 137), projekt pn. „Prace na linii kolejowej nr 137, etap I: Kędzierzyn Koźle – Nysa” (lista rezerwowa KPK do 2030 r., lista projektów CEF2 i FEnIKS 2021 – 2027);
- Nysa – Opole Zachodnie (linia kolejowa nr 287), projekt pn. „Prace na linii nr 287 Opole Zachodnie – Nysa wraz z elektryfikacją, prace przygotowawcze” (lista rezerwowa KPK do 2030 r., lista projektów CEF2 i FEnIKS 2021 – 2027);
- Opole Główne – Jełowa (linia kolejowa nr 301), projekt pn. „Rewitalizacja linii kolejowych nr 301 i nr 293 na odcinku Opole – Kluczbork” (lista rezerwowa KPK do 2030 r., lista projektów regionalnych 2021 – 2027);
- Jełowa – Kluczbork (linia kolejowa nr 293), projekt pn. „Rewitalizacja linii kolejowych nr 301 i nr 293 na odcinku Opole – Kluczbork” (lista rezerwowa KPK do 2023 r., lista projektów regionalnych 2021 – 2027);
- Kluczbork – Oleśnica (linia kolejowa nr 143), projekt pn. „Prace na linii kolejowej nr 143 na odcinku Kluczbork – Oleśnica – Wrocław Mikołajów, etap II: odcinek Kluczbork – Oleśnica” (lista rezerwowa KPK do 2030, lista projektów CEF2 i FEnIKS 2021 – 2027);
- Oleśnica – Nakło nad Notecią (linia kolejowa nr 281), projekt pn. „Prace na linii kolejowej nr 281 na odcinku Oleśnica – Września” (lista rezerwowa KPK do 2030, lista projektów CEF2 i FEnIKS 2021 – 2027);
- Nakło nad Notecią – Piła Główna (linia kolejowa nr 18), projekt pn. „Prace na liniach kolejowych 18, 203 na odcinku Bydgoszcz – Piła – Krzyż – Gorzów Wlkp. – Kostrzyn, etap I: prace na odcinku Bydgoszcz – Piła” (lista rezerwowa KPK do 2030 r., lista projektów CEF2 i FEnIKS 2021 – 2027);
- Piła Główna – Szczecinek (linia kolejowa nr 405), projekt pn. „Prace na liniach kolejowych 404, 405 na odcinku Piła – Szczecinek – Kołobrzeg, prace przygotowawcze” (lista rezerwowa KPK do 2030, lista projektów CEF2 i FEnIKS 2021 – 2027);
- Szczecinek – Runowo Pomorskie (linia kolejowa nr 210), projekt pn. „Rewitalizacja linii kolejowej nr 210 na odcinku Szczecinek – Runowo Pomorskie, etap III” (lista rezerwowa KPK do 2030 r., lista projektów regionalnych 2021 – 2027);
- Runowo Pomorskie – Stargard (linia kolejowa nr 202), projekt pn. „Prace na ciągu transportowym Trójmiasto – Szczecin, etap IV: linia kolejowa nr 202 na odcinku Koszalin – Stargard” (lista rezerwowa KPK do 2030 r., lista projektów CEF2 i FEnIKS 2021 – 2027);
- Stargard – Szczecin Główny (linia kolejowa nr 351), projekt pn. „Budowa Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej z wykorzystaniem istniejących odcinków linii kolejowych nr 406, 273, 351 – faza II” (lista podstawowa KPK do 2030, lista projektów CEF2 i FEnIKS 2021 – 2027);

- Szczecin Główny – Grambow (linia kolejowa nr 408), projekt pn. „Prace na linii kolejowej nr 408 na odcinku Szczecin Główny – Szczecin Gumieńce i linii kolejowej 409 na odcinku Szczecin Gumieńce – granica państwa, prace projektowe”, projekt pn. „Prace na linii kolejowej nr 408 na odcinku Szczecin Główny – Szczecin Gumieńce i linii kolejowej nr 409 na odcinku Szczecin Gumieńce – granica państwa, roboty budowlane” (lista projektów krajowych KPK do 2030 r.).

Natomiast w zakresie prac obecnie realizowanych oraz zrealizowanych na liniach kolejowych składających się na ww. relację w odniesieniu poszczególnych odcinków:

- Wrocław Mikołajów – Oleśnica (linia kolejowa nr 143): obecnie w ramach projektu pn. „Prace na linii kolejowej nr 143 (PROJEKTOWANIE) na odcinku Kluczbork – Oleśnica – Wrocław Mikołajów” realizowany jest etap projektowania, którego zakończenie planowane jest w 2025 r.;
- Opole Zachodnie – Opole Główne (linia kolejowa nr 132): w ramach projektu pn. „Prace na linii kolejowej E 30 na odcinku Kędzierzyn Koźle – Opole Zachodnie” realizowane są roboty budowlane, których zakończenie planowane jest w 2024 r.;
- Nowy Świątów – Nysa (linia kolejowa nr 137): zakończono etap projektowania w ramach projektu pn. „Prace na linii kolejowej nr 137 na odcinku Kędzierzyn Koźle – Kamieniec Żąbkowicki – Legnica wraz z elektryfikacją”;
- Nysa – Opole Zachodnie (linia kolejowa nr 287): w 2021 r. zakończono realizację robót budowlanych w ramach projektu pn. „Rewitalizacja linii kolejowej nr 287 na odcinku Nysa – Opole”;
- Opole Zachodnie – Wrocław Główny (linia kolejowa nr 132): zrealizowano roboty budowlane w 2012 r.;
- Opole – Jełowo oraz Jełowo – Kluczbork (linie kolejowe nr 293 i 301): na przedmiotowym odcinku prowadzony jest projekt pn. „Rewitalizacja linii kolejowej nr 301 i 293 Opole – Kluczbork”. Projekt jest na etapie pozyskiwania decyzji administracyjnych. Zakończenie planowane w 2024 r.;
- Oleśnica – Krotoszyn (linia kolejowa nr 281): w 2020 r. zrealizowano roboty budowlane w ramach projektu pn. „Prace na liniach kolejowych nr 281, 766 na odcinku Oleśnica Łukanów – Krotoszyn – Jarocin – Września – Gniezno”;
- Szczecin Główny – Police (linia kolejowa nr 406): w ramach projektu pn. „Budowa Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej z wykorzystaniem istniejących odcinków linii kolejowych nr 406, 273, 351” realizowane są roboty budowlane, których zakończenie planowane jest w 2025 r.;
- Bydgoszcz – Nakło nad Notecią (linia kolejowa nr 18): w ramach projektu pn. „Prace na liniach kolejowych 18, 203 na odcinku Bydgoszcz – Piła – Krzyż – Gorzów Wlkp. – Kostrzyn wraz z elektryfikacją odcinka Piła – Kostrzyn” zrealizowano studium wykonalności.

Ministerstwo Infrastruktury popiera wszelkie inicjatywy mające na celu rozwój transportu kolejowego, w tym działania związane z podniesieniem znaczenia transportu kolejowego i jego konkurencyjności, w szczególności poprawy stanu infrastruktury kolejowej oraz jakości połączeń, które zgodnie z oczekiwaniami pasażerów oraz przewoźników mają priorytetowe znaczenie.

Należy mieć na uwadze, że rozwiązania techniczne powinny być adekwatne do oczekiwanych efektów. Działania zarządcy infrastruktury kolejowej powinny

być ukierunkowane tak, aby parametry modernizowanej i budowanej infrastruktury na poszczególnych liniach kolejowych zostały osiągnięte w sposób optymalny i spełniały potrzeby transportu kolejowego, przy racjonalnym wydatkowaniu środków publicznych.

Zaznaczyć także należy, że decyzja dotycząca modernizacji, budowy, odbudowy czy elektryfikacji konkretnej linii kolejowej lub jej odcinka jest każdorazowo wynikiem analiz, w tym techniczno-ruchowych (w tym prognoz ruchu kolejowego), ekonomicznych i środowiskowych prowadzonych w ramach prac przygotowawczych do danego projektu i ujmowanych w dokumentacji przedprojektowej. Ze względu na ograniczoną dostępność środków finansowych, jak również warunek efektywności ekonomicznej inwestycji publicznych, nie jest możliwe przeprowadzenie dowolnych modernizacji, budowy, czy odbudowy infrastruktury kolejowej oraz elektryfikowanie wszystkich poddawanych modernizacjom linii kolejowych.

W związku z powyższym, nie jest możliwe zorganizowanie wnioskowanego połączenia pasażerskiego w konfiguracji oraz o trasie wskazanej w przedmiotowej petycji. Ponadto, zgodnie z powyższą argumentacją, obecnie nie jest także planowane organizowanie postulowanego połączenia we wnioskowanej formie w przyszłych latach, ani realizacji prac inwestycyjnych w pełnym zakresie wskazanym w przedmiotowej petycji.

W kwestii dworca w Koźminie Wielkopolskim, podmiotem zarządzającym dworcem jest Urząd Miasta i Gminy Koźmin Wielkopolski na podstawie umowy zawartej z PKP S.A. Urząd Miasta i Gminy, jako operator dworca, jest odpowiedzialny za funkcjonowanie pomieszczenia poczekalni i ewentualne udostępnienie toalet. Poczekalnia dworca jest czynna w godzinach 4:40 - 20:30 (poniedziałek - piątek) oraz w soboty, niedziele i święta w godzinach 6:00 - 20:00, nie jest jednak wyposażona w ogólnodostępne toalety.

Na chwilę obecną budynek dworca w Koźminie Wielkopolskim, w oparciu o kryteria doboru i wyznaczone priorytety, w przeprowadzanych analizach uzyskał priorytet inwestycyjny poniżej rekomendowanego progu kierowania do realizacji i nie został ujęty przez PKP S.A. na liście obiektów rekomendowanych do realizacji w ramach Programu Inwestycji Dworcowych na lata 2024-2030. Dworzec znajduje się na liście dodatkowej (rezerwowej), co nie wyklucza jego przebudowy w przyszłości w przypadku zabezpieczenia możliwości finansowania inwestycji.

W kwestii budowy czy rozbudowy dworców kolejowych należy zaznaczyć, że na całej wnioskowej trasie istnieją dworce, które zostały już zmodernizowane lub są planowane do realizacji w ramach Programu Inwestycji Dworcowych, np. Święta Katarzyna, Oława, Oleśnica, Opalenica, Stargard, Szczecin Dąbie. Należy tutaj również wspomnieć o wcześniej wyremontowanych dworcach, np. Wrocław Główny, Brzeg Dolny.

Odnośnie do zapewnienia na wszystkich dworcach zarządzanych przez PKP S.A. możliwości parkowania rowerów, na chwilę obecną w wytycznych określających jednolity standard projektowania dla modernizacji dworców kolejowych PKP S.A. („Dobre praktyki w inwestycjach dworców kolejowych PKP S.A.”), na podstawie wytycznych dotyczących skomunikowania dworca wymagane jest uwzględnienie minimum 10 szt. stojaków na rowery przed dworcem (wolnostojące lub wiata rowerowa) w każdym przypadku, jeśli teren/zakres inwestycji na to pozwala. Wytyczne te obowiązują projektantów i wykonawców robót budowlanych, podejmujących się prac związanych z przygotowaniem i realizacją modernizacji dworców.

W kwestii kasy biletowej, zgodnie z postanowieniami art. 11 ust. 2 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/782 z dnia 29 kwietnia 2021 r. dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym, przedsiębiorstwa kolejowe zobowiązane są do sprzedaży biletów z wykorzystaniem przynajmniej jednego z następujących kanałów sprzedaży:

1. w kasach biletowych, innych punktach sprzedaży lub automatach biletowych,
2. przez telefon, Internet lub za pomocą innych powszechnie dostępnych technologii informacyjnych,
3. w pociągach.

Oprócz tradycyjnych form sprzedaży, Spółka PKP Intercity umożliwia podróżnym zakup biletów:

- poprzez coraz bardziej dostępne dla społeczeństwa oraz łatwiejsze w obsłudze zdalne kanały dystrybucji (w Internecie i w aplikacjach mobilnych), które są również cały czas udoskonalane i rozszerzane (własna aplikacja mobilna, nowe podmioty prowadzące sprzedaż na swoich platformach/w aplikacjach, np. KOLEO, Jakdojade.pl),
- w pociągu (lub Zastępczej Komunikacji Autobusowej) - bezpośrednio u pracowników drużyny konduktorskiej, którzy nie pobierają opłaty pokładowej za wydanie biletu w pociągu od podróżnych rozpoczynających przejazd ze stacji, na której nie ma kasy biletowej,
- w automatach biletowych znajdujących się w wybranych lokalizacjach,
- w innych kasach biletowych, punktach sprzedaży lub automatach biletowych na podstawie umów zawartych z innymi przewoźnikami kolejowymi oraz podmiotami zajmującymi się sprzedażą biletów.

Ze względu na rosnący udział liczby podróżnych nabywających bilety w kanałach samoobsługowych, wynikający nie tylko z rozwoju technologii, ale też zmiany preferencji podróżnych, jak również z uwagi na fakt, iż na wskazanej stacji zatrzymują się wyłącznie pociągi regionalnego przewoźnika Kolei Wielkopolskich sp. z o.o., obecnie Spółka PKP Intercity nie planuje uruchomienia w tej lokalizacji własnej kasy biletowej.

Natomiast w kwestii przewozu zwierząt oraz rowerów, w pociągach PKP Intercity już od wielu lat istnieje możliwość przewozu rowerów, psów i innych zwierząt domowych, w tym kotów. Szczegółowe zasady i warunki, na jakich można to robić, określone są w Regulaminie przewozu pociągami PKP Intercity.

Odnosząc się do postulatu utrzymania rozkładu jazdy pociągów PKP Intercity, zgodnie z Regulaminem sieci PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. (dalej: „PKP PLK”) rozkład jazdy pociągów opracowywany jest w cyklu rocznym. Przedłużenie kursowania połączenia kolejowego wymaga każdorocznie złożenia przez przewoźnika nowych wniosków rozkładowych w celu optymalnego wykorzystania parametrów linii kolejowych. Ministerstwo Infrastruktury wraz z przewoźnikiem PKP Intercity dąży do zachowania w miarę możliwości stabilnych godzin kursowania pociągów, przy jednoczesnym rozwoju oferty przewozowej. Jednakże, ostateczna decyzja dotycząca kształtu rozkładu jazdy pociągów należy do PKP PLK, zarządcy infrastruktury kolejowej, w oparciu o aktualne parametry linii kolejowych, dostępną przepustowość czy harmonogram prowadzonych prac na infrastrukturze kolejowej. Ponadto warto podkreślić, że aktualnie obowiązujący

roczny rozkład jazdy pociągów, do którego odnosi się postulat, został już zarządzony przez zarządcę infrastruktury kolejowej i nie jest możliwe wprowadzanie do niego zmian.

Odpowiadając na oczekiwanie wpięcia infrastruktury wąskotorowej do normalnotorowej, należy przyznać, że z punktu widzenia technicznego możliwy jest splot toru normalnego i wąskiego, aby zarówno pociągi normalnotorowe i wąskotorowe mogły korzystać z tego samego peronu na tej samej stacji kolejowej (w Polsce takie rozwiązanie występuje na stacji Pleszew Miasto). Jednakże warto zauważyć, że prawie wszystkie linie wąskotorowe należą do władz samorządowych lub do podmiotów prywatnych. W związku z powyższym, Ministerstwo Infrastruktury nie posiada narzędzi do ingerowania w sposób, w jaki są na tych liniach prowadzone inwestycje.

Pouczenie

Zgodnie z art. 13 ust. 2 ustawy o petycjach sposób załatwienia petycji nie może być przedmiotem skargi.

Łączę wyrazy szacunku,
z upoważnienia Ministra Infrastruktury
Jakub Kapturzak
Zastępca Dyrektora
Dokument podpisany elektronicznie.

Załącznik:

Informacja o przetwarzaniu danych osobowych.