



BURMISTRZ MIASTA SULEJÓWEK

05-070 Sulejów, ul. Dworcowa 55; telefon/fax 76-06-230; 76-06-213
e-mail: sekretariat@umsulejowek.pl

PRP-PR.7011.20.2017.TC

Sulejów, dnia 23 marca 2021 r.



Ministerstwo Infrastruktury

RPW/16223/2021 P

Data: 2021-03-29

Szanowny Pan

Andrzej Adamczyk

Minister Infrastruktury

Szanowny Panie Ministrze

Zwracamy się z prośbą o ujęcie na podstawowej liście projektów przewidzianych do dofinansowania w ramach Krajowego Programu Rozbudowy inwestycji spółki PKP PLK S.A polegającej na budowie tunelu w ciągu ulicy Przejazd w samym centrum Sulejówka (projekt realizowany przez PKP PLK S.A na podstawie trójstronnej umowy pomiędzy PKP PLK S.A, Miastem Sulejów i Powiatem Mińskim).

Kolizyjne skrzyżowanie ul. Przejazd z międzynarodową trasą kolejową (linia E20 Terespol-Paryż) w km 21 w Sulejówku jest niezmiernie uciążliwe i niebezpieczne, stanowiąc główną barierę rozwoju miasta. Wg iloczynu ruchu kolejowego jest to trzeci najbardziej uczęszczany jednopoziomowy przejazd kolejowy w Polsce. Wymuszony czas postoju na tym przejeździe przekracza 6 godzin w ciągu dnia powszedniego (od godz. 6.00 do 18.00) praktycznie paraliżując Sulejówkę, który jest przedzielony na pół linią kolejową. Jak pokazało wstępne studium wykonalności ewentualne zdyskontowane oszczędności użytkowników i środowiska wynikające z budowy tunelu pod torami w tym miejscu byłyby co najmniej 12 krotnie wyższe od kosztów takiej inwestycji. Niestety ten projekt, jak i inne tego typu inwestycje na skrzyżowaniach z trasami międzynarodowymi, nie mają szans na realizację z uwagi na brak realnych perspektyw przebudowy samych linii kolejowych (a co za tym idzie również likwidacji przejazdów jednopoziomowych) oraz bardzo wysokie koszty inwestycji niemożliwe do samodzielnego udźwignięcia przez PKP PLK z uwagi na politykę spółki zakładającą dofinansowanie tego typu punktowych projektów w wysokości wynikających z kosztów przypadających tylko na prace w pasach kolejowych. Ewentualne dofinansowanie ze strony zainteresowanych samorządów (gminnych, powiatowych i wojewódzkich) jest również ograniczone i w zdecydowanej większości przypadków nie może pokryć luki finansowej pomiędzy środkami możliwymi do wyasygnowania przez PKP PLK, a rzeczywistym kosztem inwestycji. W rezultacie projekty te, mimo dobrej woli i chęci działania stron, pozostają bez realizacji. Szansą dla takich punktowych inwestycji w korytarzach międzynarodowych tras kolejowych nie przewidzianych w najbliższym czasie do modernizacji może być jedynie

dodatkowe dofinansowanie unijne z KPO, co biorąc pod uwagę ich bardzo wysoką stopę zwrotu ekonomiczno-społecznego jest w najwyższym stopniu uzasadnione, głównie w kontekście radykalnego zmniejszenia uciążliwości dla wielu miast, jak Sulejówek, "przeciętych" właśnie takimi trasami kolejowymi.

Obecnie Miasto Sulejówek realizuje wspólnie z PKP PLK projekt „Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach linii kolejowych z drogami – Etap II – część wiaduktowa”. W ramach niego projektujemy m.in. tunel w ul. Przejazd znajdujący się w centralnej części Sulejówka. Obecnie prace projektowe dobiegają końca, główny projektant złożył właśnie w naszym imieniu wniosek o wydanie decyzji ZRiD. Oznacza to, że pod koniec b.r. nie będzie przeszkód formalno-prawnych, aby rozpocząć budowę obiektu, oczywiście pod warunkiem zapewnienia odpowiedniego finansowania ze strony PKP PLK, miasta Sulejówek i powiatu mińskiego (zarządcy drogi). Niestety koszt budowy tej niezwykle ważnej dla Sulejówka inwestycji przekracza 50 mln co oznacza, że nawet przy 30 mln zł wkładu własnego ze strony PKP pozostała część wkładu (ok 20 mln zł) będzie niemożliwa do wyasygnowania przez miasto Sulejówek oraz powiat miński. Jediną możliwością budowy tego obiektu w perspektywie do 2023-2024 roku jest zwiększenie wkładu "kolejowego" do poziomu co najmniej 45 mln zł. Pozostała kwota ok. 10 mln zł będzie możliwa do sfinansowania przez miasta i powiat biorąc pod uwagę możliwości finansowe obu jednostek samorządowych.

Panie Ministrze, prosimy o rozpatrzenie naszej propozycji. W razie konieczności służymy wszelkimi szczegółowymi informacjami dotyczącymi tego projektu i możliwości jego finansowania ze strony samorządu Sulejówka i powiatu mińskiego. Równocześnie w załączeniu przesyłamy kopię formularza uwag, które w dniu 23 marca złożyliśmy do KPO. Z góry serdecznie dziękujemy za pozytywny odzew.



Do wiadomości:

Pan Andrzej Bittel - Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Infrastruktury

Pani Małgorzata Jarośnińska-Jedynak – Sekretarz Stanu w Ministerstwie Funduszy i Polityki Regionalnej

Pan Tadeusz Kościński - Minister Finansów, Funduszy i Polityki Regionalnej

Pan Ireneusz Merchel - Prezes PKP PLK

Załącznik nr 1: Formularz uwag do KPO wysłany przez Urząd Miasta Sulejówek za pośrednictwem platformy <https://www.funduszeuropejskie.gov.pl/strony/formularz-zgłaszania-uwag-do-kpo-1/> w dniu 23 marca 2021 r. o godz. 11.39.

Formularz zgłaszania uwag do KPO

26.02.2021

Formularz zgłaszania uwag do KPO

Imię (pole obowiązkowe):

Nazwisko (pole obowiązkowe):

Instytucja (pole obowiązkowe):

Województwo (pole obowiązkowe):

Część KPO (pole obowiązkowe):

Strona:

Treść uwagi:

W ramach celu szczegółowego E1. Zwiększenie udziału zeroemisyjnego transportu oraz przeciwdziałanie i zmniejszenie negatywnego oddziaływania transportu na środowisko oraz celu szczegółowego E2. Zwiększenie dostępności transportowej, bezpieczeństwa i cyfrowych rozwiązań brak odniesienia do konieczności poprawy drożności i bezpieczeństwa ruchu drogowego i kolejowego na kolizyjnych skrzyżowaniach dróg i linii kolejowych. W szczególności w zakresie celu E2 brak rozwinięcia/uszczegółowienia zapisu: "W wyniku realizacji tego celu zostaną zmodernizowane kolejowe ciągi komunikacyjne oraz realizowane będą zadania punktowe poprawiające niezawodność infrastruktury" właśnie o konieczność budowy bezkolizyjnych skrzyżowań dróg i linii kolejowych, jako zadań punktowo rozwiązujących przywołane problemy. W zakresie planowanych inwestycji dot. celu

E2.2.1 Bezpieczeństwo transportu jest co prawda mowa o przebudowie przejazdów drogowo-kolejowych lecz temat ten jest potraktowany hasłowo, bez wskazania choćby przybliżonej liczby najbardziej uciążliwych i niebezpiecznych jednopoziomowych przejazdów, w tym głównie tych znajdujących się w miastach na skrzyżowaniach dróg lokalnych/regionalnych z międzynarodowymi trasami kolejowymi o największym iloczynie ruchu kolejowego. W szczególności problem dotyczy ww. skrzyżowań z odcinkami międzynarodowych korytarzy kolejowych, które nie są w perspektywie najbliższych lat przewidziane do przebudowy/modernizacji przez PKP PLK (a zatem nie jest również planowana likwidacja kolizyjnych skrzyżowań z drogami, która następuje na każdej tego typu modernizowanej linii kolejowej). Koszt przebudowy tego typu kolizyjnych skrzyżowań jest dużo wyższy niż projektów polegających wyłącznie na poprawie bezpieczeństwa ruchu w obrębie istniejących rozwiązań komunikacyjnych. Temat likwidacji co najmniej kilkunastu najniebezpieczniejszych tego typu skrzyżowań na międzynarodowych szlakach kolejowych powinien być potraktowany jako oddzielna kategoria interwencji inwestycyjnej na poziomie KPO.

Uzasadnienie uwagi:

Likwidacja najbardziej kolizyjnych, niebezpiecznych i uciążliwych dla użytkowników i środowiska jednopoziomowych skrzyżowań linii kolejowych i drogowych, zwłaszcza w granicach miast, powinna być jednym z głównych celów KPO w zakresie działań zmierzających do zwiększenia udziału zrównoważonych form mobilności, poprawy bezpieczeństwa oraz zmniejszenia presji na środowisko. Przykładem szczególnie uciążliwego i niebezpiecznego skrzyżowania międzynarodowej trasy kolejowej (linia E20 Terespol-Paryż) jest skrzyżowanie w km 21 w ciągu ul. Przejazd w Sulejówku. Wg iloczynu ruchu kolejowego jest to trzeci najbardziej uczęszczany jednopoziomowy przejazd kolejowy w Polsce. Wymuszony czas postoju na tym przejeździe przekracza 6 godzin w ciągu dnia powszedniego (od godz. 6.00 do 18.00) praktycznie paraliżując Sulejówkę, który jest przedzielony na pół linią kolejową. Ewentualne zdyskontowane oszczędności użytkowników i środowiska wynikające z budowy tunelu pod torami w tym miejscu byłyby co najmniej 12-krotnie wyższe od kosztów takiej inwestycji. Niestety ten projekt, jak i inne tego typu inwestycje na skrzyżowaniach z trasami międzynarodowymi, nie mają szans na realizację z uwagi na brak realnych perspektyw przebudowy samych linii kolejowych (a co za tym idzie również likwidacji przejazdów jednopoziomowych) oraz bardzo wysokie koszty inwestycji niemożliwe do samodzielnego udźwignięcia przez PKP PLK z uwagi na politykę spółki zakładającą dofinansowanie tego typu punktowych projektów w wysokości wynikających z kosztów przypadających tylko na prace w pasach kolejowych. Ewentualne dofinansowanie ze strony zainteresowanych samorządów (gminnych, powiatowych i wojewódzkich) jest również ograniczone i w zdecydowanej większości przypadków nie może pokryć luki finansowej pomiędzy środkami możliwymi do wyasygnowania przez PKP PLK, a rzeczywistym kosztem inwestycji. W rezultacie projekty te, mimo dobrej woli i chęci działania stron, pozostają bez realizacji. Szansą dla takich punktowych inwestycji w korytarzach międzynarodowych tras kolejowych nie przewidzianych w najbliższym czasie do modernizacji może być jedynie dodatkowe dofinansowanie unijne z KPO, co biorąc pod uwagę ich bardzo wysoką stopę zwrotu ekonomiczno-społecznego jest w najwyższym stopniu uzasadnione, głównie w kontekście radykalnego zmniejszenia uciążliwości dla wielu miast, jak Sulejówkę, "przeciętych" właśnie takimi trasami kolejowymi.

Zgłaszam uwagę ogólną

Treść uwagi:

Brak wyodrębnienia w całym KPO problemu niebezpiecznych jednopoziomowych przejazdów kolejowo-drogowych, w tym głównie tych znajdujących się w granicy miast i na skrzyżowaniach dróg lokalnych/regionalnych z międzynarodowymi trasami kolejowymi o największym iloczynie ruchu kolejowego. W szczególności problem dotyczy ww. skrzyżowań z odcinkami międzynarodowych korytarzy kolejowych, które nie są w perspektywie najbliższych lat przewidziane do przebudowy/modernizacji przez PKP PLK (a zatem nie jest również planowana likwidacja kolizyjnych skrzyżowań z drogami, która następuje automatycznie na każdej tego typu modernizowanej linii kolejowej). Koszt przebudowy tego typu kolizyjnych skrzyżowań jest dużo wyższy niż projektów polegających wyłącznie na poprawie bezpieczeństwa ruchu w obrębie istniejących rozwiązań komunikacyjnych. Temat likwidacji co najmniej kilkunastu najniebezpieczniejszych tego typu skrzyżowań na międzynarodowych szlakach kolejowych w granicach miast powinien być potraktowany jako oddzielna kategoria interwencji inwestycyjnej na poziomie KPO.

Uzasadnienie uwagi:

Likwidacja najbardziej kolizyjnych, niebezpiecznych i uciążliwych dla użytkowników i środowiska jednopoziomowych skrzyżowań linii kolejowych i drogowych, zwłaszcza w granicach miast, powinna być jednym z głównych celów KPO w zakresie działań zmierzających do zwiększenia udziału zrównoważonych form mobilności, poprawy bezpieczeństwa oraz zmniejszenia presji na środowisko. W wielu przypadkach likwidacja tego typu kolizyjnych przejazdów ma znacznie większy korzystny wpływ społeczny, gospodarczy i ekonomiczny aniżeli niejedna obwodnica miast do 100 tys. mieszkańców. Przykładem szczególnie uciążliwego i niebezpiecznego skrzyżowania międzynarodowej trasy kolejowej (linia E20 Terespol-Paryż) jest skrzyżowanie w km 21 w ciągu ul. Przejazd w Sulejówku. Wg iloczynu ruchu kolejowego jest to trzeci najbardziej uczęszczany jednopoziomowy przejazd kolejowy w Polsce. Wymuszony czas postoju na tym przejeździe przekracza 6 godzin w ciągu dnia powszedniego (od godz. 6.00 do 18.00) praktycznie paraliżując Sulejówkę, który jest przedzielony na pół linią kolejową. Jak pokazały wstępne studia wykonalności dla wielu podobnych inwestycji ewentualne zdyskontowane oszczędności użytkowników i środowiska wynikające z budowy tunelu pod torami w tym miejscu byłyby co najmniej 12-krotnie wyższe od kosztów takiej inwestycji. Niestety ten projekt, jak i inne tego typu inwestycje na skrzyżowaniach z trasami międzynarodowymi, nie mają szans na realizację z uwagi na brak realnych perspektyw przebudowy samych linii kolejowych (a co za tym idzie również likwidacji przejazdów jednopoziomowych) oraz bardzo wysokie koszty inwestycji niemożliwe do samodzielnego udźwignięcia przez PKP PLK z uwagi na politykę spółki zakładającą dofinansowanie tego typu punktowych projektów w wysokości wynikających z kosztów przypadających tylko na prace w pasach kolejowych. Ewentualne dofinansowanie ze strony zainteresowanych samorządów (gminnych, powiatowych i wojewódzkich) jest również ograniczone i w zdecydowanej większości przypadków nie może pokryć luki

finansowej pomiędzy środkami możliwymi do wyasygnowania przez PKP PLK, a rzeczywistym kosztem inwestycji. W rezultacie projekty te, mimo dobrej woli i chęci działania stron, pozostają bez realizacji. Szansą dla takich punktowych inwestycji w korytarzach międzynarodowych tras kolejowych nie przewidzianych w najbliższym czasie do modernizacji może być jedynie dodatkowe dofinansowanie unijne z KPO, co biorąc pod uwagę ich bardzo wysoką stopę zwrotu ekonomiczno-społecznego jest w najwyższym stopniu uzasadnione, głównie w kontekście radykalnego zmniejszenia uciążliwości dla wielu miast, jak Sulejówek, "przeciętych" właśnie takimi trasami kolejowymi.