



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTK-5-1.054.99.2024
Warszawa, 13 stycznia 2025

Szanowny Pan
Szymon Hołownia
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację nr 6920 Posła na Sejm RP Zbigniewa Konwińskiego, w sprawie inwestycji PKP PLK oraz projektu węzła PZT w Luzinie, województwo pomorskie, poniżej przedstawiam stosowne informacje.

Na wstępie informuję, że w ramach projektu pn. „Prace na linii kolejowej nr 202 na odcinku Gdynia Chylonia – Słupsk” zostaną poprawione parametry eksploatacyjne 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).

Jednocześnie należy mieć na uwadze, że zakres projektu oraz propozycje rozwiązań w obrębie Gminy Luzino Spółka PKP PLK przedstawiała władzom samorządowym podczas szeregu spotkań organizowanych w celu wypracowania wariantu projektu optymalnego dla obu stron, a wszystkie rozwiązania były obustronnie uzgadniane. PKP PLK S.A. nadmienia, że zakres dokumentacji przetargowej dotyczący ww. zadania na obszarze Gminy Luzino został uzgodniony przez Gminę i zakłada realizację następujących robót:

- modernizację przejazd kolejowo-drogowy w ciągu ul. Wilczka i ul. Ofiar Stutthofu (w km 54,524);
- budowę nowego przejścia podziemnego (ciągu pieszo-rowerowego) w ciągu ul. Wilczka i ul. Ofiar Stutthofu ułatwiającego komunikację w rejonie stacji Luzino (w km 54,524);
- modernizację wiaduktu drogowy w ciągu ul. Strzebielińskiej (w km 55,300).

Ad 1. Czy jest możliwość ponownego przeanalizowania opracowania zleconego przez gminę alternatywnej niwelety, umożliwiającej wykonanie wiaduktu w ciągu ulic Ofiar Stutthofu i Wilczka?

Podczas spotkań przedstawicieli PKP PLK S.A. z reprezentantami Gminy Luzino dotyczących modernizacji linii kolejowej nr 202 zostały przeanalizowane zarówno propozycje Gminy, jak i PKP PLK S.A. 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.

Gmina Luzino oczekiwała wybudowania przez Spółkę wiaduktu wraz z infrastrukturą drogową. Z uwagi na fakt, że budowa dróg nie jest celem statutowym Spółki rozwiązanie to zostało odrzucone przez Spółkę.

W związku z powyższym Spółka na spotkaniu z przedstawicielami Gminy w lipcu 2024 r. zaproponowała budowę wiaduktu kolejowego w nowej lokalizacji, tj. w km 53,300 linii kolejowej nr 202, na obszarze objętym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego Gminy. Budowa wiaduktu miałaby nastąpić w zamian za likwidację przejazdu kolejowo-drogowego w poziomie szyn, znajdującego się w ciągu ul. Wilczka

i ul. Ofiar Stutthofu. Należy zaznaczyć, że początkowo budowa wiaduktu w nowej lokalizacji wraz z likwidacją przejazdu w km 54,524 linii kolejowej nr 202 została zaakceptowana przez Gminę, która zobowiązała się do realizacji dróg dojazdowych do wiaduktu.

Na spotkaniach w październiku i listopadzie 2024 r. przedstawiciele Spółki informowali m.in. Wójta, Radę oraz mieszkańców Gminy o potencjalnej możliwości budowy bezkolizyjnego skrzyżowania w ciągu ul. Wilczka i ul. Ofiar Stutthofu w ramach projektu „Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach kolejowo-drogowych, w tym ich przebudowa na skrzyżowania dwupoziomowe”.

Należy zwrócić uwagę, że założeniem projektu jest poprawa bezpieczeństwa poprzez likwidację przejazdów kolejowo-drogowych i budowę w zamian skrzyżowań bezkolizyjnych na terenie całej Polski. Projekt jest skierowany do jednostek samorządu terytorialnego i zarządców dróg zainteresowanych współfinansowaniem budowy skrzyżowania wielopoziomowego. W ramach przywoływanego projektu Spółka odpowiada za współfinansowanie inwestycji budowy obiektu w obrębie nad/pod torami linii kolejowej, dokumentacji projektowej w tym samym zakresie oraz sfinansowanie likwidacji przejazdu/przejazdów, natomiast wnioskodawca (samorząd lub zarządca drogi) ma obowiązek finansowania przedsięwzięcia w pozostałym zakresie, w tym układzie drogowego i włączenia nowo wybudowanego obiektu w lokalny układ komunikacyjny.

Natomiast w listopadzie 2024 r. samorząd Luzina podjął decyzję o rezygnacji z realizacji wiaduktu drogowego oraz obwodnicy w lokalizacji wskazanej w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego.

Jednocześnie PKP PLK S.A. zapewniła, że zostaną przeprowadzone analizy dotyczące możliwości budowy bezkolizyjnego skrzyżowania w miejscu istniejącego przejazdu kolejowo-drogowego w km 54,524 linii kolejowej nr 202 w miejscowości Luzino. Należy jednak podkreślić, że przeprowadzenie analiz nie gwarantuje realizacji skrzyżowania dwupoziomowego w ramach obecnej inwestycji, w tym uzyskania stosownych decyzji administracyjnych umożliwiających budowę przedmiotowego obiektu w ww. lokalizacji w ramach przedmiotowego zadania.

Z uwagi na konieczność minimalizacji ograniczeń w ruchu kolejowym podczas modernizacji linii kolejowej nr 202 oraz zachowania przejezdności na przejeździe kolejowo-drogowym usytuowanym w ciągu ul. Ofiar Stutthofu i Wilczka, nie przewidziano znacznych zmian w niwelecie toru w rejonie stacji Luzino.

Ponadto w opinii Spółki obniżenie niwelety toru na potrzeby budowy wiaduktu drogowego nie jest uzasadnione pod względem technicznym, ekonomicznym oraz środowiskowym i wpływa na założony harmonogram realizacji a także powoduje konieczność wykonania m.in.:

- 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 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.

Należy również wskazać, że realizacja zadania pn. „Prace na linii kolejowej nr 202 na odcinku Gdynia Chylonia – Słupsk” finansowana jest ze środków UE w ramach programu FEnIKS 2021 - 2027. Powyższy program wymaga przeprowadzenia analiz technicznych, ekonomicznych i środowiskowej oraz przyjęcia do realizacji wariantu optymalnego. Spółka zobowiązana jest do przestrzegania wytycznych UE dotyczących finansowania inwestycji a każda zmiana zakresu rzeczowo - finansowego projektu wymaga akceptacji Centrum Unijnych Projektów Transportowych, będącego instytucją zarządzającą środkami unijnymi. 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.

Ad 2. Jakie są możliwości dofinansowania inwestycji związanej z budową obwodnicy Luzina?

Minister Infrastruktury ma świadomość, że kluczowym znaczeniem dla zrównoważonego rozwoju społeczno-gospodarczego wspólnot samorządowych jest rozwój bezpiecznej, spójnej, funkcjonalnej i efektywnej infrastruktury drogowej. W tym celu utworzony został mechanizm wsparcia dla jednostek samorządu terytorialnego tj. Rządowy Fundusz Rozwoju Dróg (RFRD) , który został powołany ustawą z dnia 23 października 2018 r. o Rządowym Funduszu Rozwoju Dróg (Dz.U. z 2023 r. poz. 1983 z późn. zm.).

W ramach RFRD wsparcie można uzyskać na zadania polegające na:

- budowie, przebudowie lub remoncie dróg powiatowych lub dróg gminnych;
- budowie mostów lokalizowanych w ciągach dróg wojewódzkich, dróg powiatowych lub dróg gminnych;
- budowie obwodnic lokalizowanych w ciągach dróg wojewódzkich;
- budowie, przebudowie lub remoncie dróg wojewódzkich, dróg powiatowych lub dróg gminnych, zarządzanych przez prezydenta miasta na prawach powiatu będącego siedzibą wojewody lub sejmiku województwa;
- budowie, przebudowie lub remoncie dojazdów do terminali intermodalnych lub budowie, przebudowie lub remoncie dojazdów do stref;
- budowie, przebudowie, remoncie dróg wojewódzkich lub poprawie bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu, polegające w szczególności na budowie, przebudowie lub remoncie dróg dla pieszych, dróg dla pieszych i rowerów, dróg dla rowerów, przejść dla pieszych, przejazdów dla rowerów, peronów przystankowych wraz z dojazdami do tych peronów na drogach wojewódzkich;
- budowie, przebudowie lub remoncie dróg wojewódzkich, dróg powiatowych lub dróg gminnych o znaczeniu obronnym.

W ramach realizacji zadań powiatowych i gminnych mogą być w szczególności dofinansowane zadania mające na celu wyłącznie poprawę bezpieczeństwa niechronionych uczestników ruchu, polegające w szczególności na budowie, przebudowie lub remoncie dróg dla pieszych, dróg dla pieszych i rowerów, dróg dla rowerów, przejść dla pieszych, przejazdów dla rowerów, peronów przystankowych wraz z dojazdami do tych peronów. Ponadto w ramach realizacji zadań powiatowych i gminnych mogą być w szczególności dofinansowane zadania polegające wyłącznie na remoncie dróg powiatowych lub gminnych.

Wsparcie dla inwestycji na drogach gminnych i powiatowych jest przyznawane na podstawie wniosków o dofinansowanie, składanych przez jednostki samorządu terytorialnego w ramach naborów przeprowadzanych na terenie każdego województwa.

Za przeprowadzenie naboru oraz późniejszą ocenę wniosków o dofinansowanie odpowiadają wojewodowie. Nabór jest ogłaszany przez wojewodę w BIP na stronie podmiotowej urzędu.

Nabory wniosków o dofinansowanie zadań powiatowych i gminnych przeprowadzane są cyklicznie każdego roku na przełomie lipca i sierpnia. Zgodnie z obowiązującymi przepisami ustawy o Rządowym Funduszu Rozwoju Dróg wypłata środków z Funduszu na wsparcie realizacji zadań wymienionych w ustawie, możliwa jest do dnia 31 grudnia 2030 r.

Ze środków Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg, Gmina Luzino w latach 2021-2024 uzyskała dofinansowanie w łącznej kwocie ponad 8 mln zł.

Przedstawiając powyższe, wyjaśniam, że Minister Infrastruktury popiera każde działanie mające na celu rozwój i spójność sieci transportowej w Polsce, jak również poprawę stanu technicznego dróg lokalnych. W tym celu koordynuje opisany powyżej mechanizm wsparcia zadań własnych jednostek samorządu terytorialnego. Należy jednak podkreślić, że aby uzyskać wsparcie finansowe samorząd musi złożyć stosowny wniosek oraz spełnić określone kryteria kwalifikacyjne.

Ad 3. Czy jest możliwe przeniesienie inwestycji budowy 4 toru kolejowego oraz mijanek dla pociągów na teren pobliskiego Strzebielina Morskiego? Jak zmieniłby się koszt inwestycji. Czy wykonano analizę co do kosztów zmiany projektu węzła i potencjalnych wyburzeń w miejscowości Luzino?

W ramach projektu pn. „Prace na linii kolejowej nr 202 na odcinku Gdynia Chylonia – Słupsk” planowana jest budowa dodatkowego toru głównego na obszarze stacji Luzino. Założenia te opierają się na przeprowadzonych analizach technicznych, ekonomicznych, ruchowych oraz lokalnych uwarunkowaniach, które uwzględniono na etapie opracowywania dokumentacji projektowej. Podjęte decyzje wynikają również z oceny uwarunkowań środowiskowych przedsięwzięcia oraz zmiany funkcjonalności stacji Strzebielino Morskie na przystanek osobowy.

W opinii PKP PLK S.A. przeniesienie budowy dodatkowego toru i mijanek na teren Strzebielina Morskiego wymagałoby całkowitej zmiany przyjętych założeń funkcjonalnych oraz dostosowania projektu do nowej lokalizacji. Taka zmiana wiązałaby się z koniecznością ponownego opracowania dokumentacji projektowej, uzyskania nowych decyzji administracyjnych, w tym środowiskowych oraz dostosowania infrastruktury do nowych warunków terenowych i funkcjonalnych.

Jednocześnie Spółka podkreśliła, że analiza kosztów zmiany projektu (koncepcji) węzła integracyjnego w Luzinie została ujęta w dokumentacji przetargowej. PKP PLK S.A. uwzględniła możliwość opracowania zamiennej koncepcji węzła przesiadkowego w rejonie stacji Luzino, która spełniałaby oczekiwania zarówno Spółki, jak i samorządu i mogłaby zostać wykorzystana przez Gminę jako podstawa do uzyskania stosownych decyzji administracyjnych oraz realizacji robót w ramach odrębnej inwestycji, powiązanej z planowaną modernizacją linii kolejowej nr 202.

Z wyrazami szacunku,

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury
Piotr Malepszak
Podsekretarz Stanu