



[REDACTED]
 [REDACTED]
 [REDACTED]

Minister Infrastruktury, na podstawie art. 13 ust. 1. ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach¹, zwanej dalej „u.o.p” zawiadamia, że petycja z dnia 21 czerwca 2024 r. w sprawie dostępności kolejowych połączeń dalekobieżnych oraz niezbędnych inwestycji infrastrukturalno - taborowych, została rozpatrzona negatywnie.

W dniu 21 czerwca 2024 r. wskazana petycja została przekazana do Ministerstwa Infrastruktury. Po zapoznaniu się z treścią petycji podjęto analizę dotyczącą możliwości wprowadzenia wskazanych w petycji rozwiązań.

Na wstępie pragnę zaznaczyć, iż w Ministerstwie Infrastruktury istnieje świadomość społecznych oczekiwań. Jako organizator dalekobieżnych przewozów kolejowych dokładamy wszelkich starań, aby rozkład jazdy pociągów w jak największym stopniu odpowiadał na potrzeby społeczne. Należy jednak zaznaczyć, że oferta przewozowa jest warunkowana posiadanymi zasobami taborowymi oraz kadrowymi przewoźnika, a także jest związana z obowiązującym limitem pracy eksploatacyjnej wynikającej z umowy o świadczenie usług publicznych i dostępnymi środkami finansowymi w danym roku budżetowym. Warto również pamiętać, że odbudowanie i modernizacja na wielu obszarach jest przedsięwzięciem niezwykle trudnym, inwestycje muszą mieć zagwarantowane finansowanie oraz są rozłożone w czasie. Rozwój oferty przewozowej dokonywany jest stopniowo.

W perspektywie do roku 2030 planowany jest wzrost liczby połączeń z Gorzowa zarówno w kierunku południa kraju (Wrocław, Kraków) jak również Warszawy, Piły, Trójmiasta zgodnie z obowiązującym planem zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich oraz w wojewódzkich przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym (Dz.U. 2020 poz. 2328). Wraz z odbiorami zamówionych hybrydowych zespołów trakcyjnych planowana jest rozbudowa oferty dla Gorzowa Wielkopolskiego o 4 nowe pary pociągów.

Natomiast w kwestii wnioskowanych połączeń, pociąg IC „Matejko” nie prowadził dotychczas grupy wagonów bezpośrednich do/z Gorzowa Wielkopolskiego. Omawiane połączenie realizowane było w formie komunikacji zastępczej. Aktualnie, ze względu

¹ Dz.U. 2014 poz. 1195

na niską dostępność lokomotyw spalinowych, nie przewiduje się uruchamiania wnioskowanego połączenia.

Obecnie nie jest planowane także przywrócenie kursowania pociągu IC „Kociewie” w relacji Gorzów Wielkopolski – Gdynia Gł. – Gorzów Wlkp. Bezpośrednie połączenie Gorzowa Wielkopolskiego z Trójmiastem jest zapewnione przez pociąg TLK „Bory Tucholskie”. Zaplanowane nowe połączenia z wykorzystaniem hybrydowych zespołów trakcyjnych natomiast, obejmują trasę z Kostrzyna do Gdyni, przez Gorzów Wielkopolski.

Nie planuje się obecnie wprowadzenia do oferty bezpośredniego nocnego połączenia z Gorzowa Wielkopolskiego do Warszawy realizowanego przy pomocy wagonów prowadzonych pociągiem IC „Uznam” z uwagi na nieatrakcyjne godziny kursowania z punktu widzenia obsługi Gorzowa Wielkopolskiego. Należy zaznaczyć, że zarówno w obecnym, jak i przyszłym rocznym rozkładzie jazdy pociągów, zapewnione będą trzy pary bezpośrednich połączeń łączących Gorzów Wielkopolski i Warszawę.

W kwestii inwestycji infrastrukturalnych, zarówno Ministerstwo Infrastruktury, jak i spółka PKP PLK S.A., będąca zarządcą infrastruktury kolejowej, dostrzegają potrzebę elektryfikacji linii kolejowej nr 203 na odcinku Krzyż – Gorzów Wielkopolski – Kostrzyn.

W chwili obecnej w ramach Krajowego Programu Kolejowego do 2030 roku (z perspektywą do roku 2032) ujęty został na liście rezerwowej projekt pn. „Prace na liniach kolejowych 18, 203 na odcinku Bydgoszcz – Piła – Krzyż – Gorzów Wlkp. – Kostrzyn”, który został podzielony na IV etapy:

- Prace na liniach kolejowych 18, 203 na odcinku Bydgoszcz – Piła – Krzyż – Gorzów Wlkp. – Kostrzyn, etap I: prace na odcinku Bydgoszcz – Piła;
- Prace na liniach kolejowych 18, 203 na odcinku Bydgoszcz – Piła – Krzyż – Gorzów Wlkp. – Kostrzyn, etap II: prace na odcinku Piła – Krzyż wraz z elektryfikacją;
- Prace na liniach kolejowych 18, 203 na odcinku Bydgoszcz – Piła – Krzyż – Gorzów Wlkp. – Kostrzyn, etap III: prace na odcinku Krzyż – Gorzów Wlkp. Wraz z elektryfikacją;
- Prace na liniach kolejowych 18, 203 na odcinku Bydgoszcz – Piła – Krzyż – Gorzów Wlkp. – Kostrzyn, etap IV: prace na odcinku Gorzów Wlkp. - Kostrzyn wraz z elektryfikacją.

Należy podkreślić, że priorytetyzowanie i umieszczanie projektów na listach podstawowych i rezerwowych zależy m.in. od ich kontynuacji i zaawansowania, a także dostępności środków finansowych potrzebnych na ich realizację. Nieumieszczenie projektów na liście podstawowej nie wyklucza ich realizacji w perspektywie 2021-2027. W przypadku możliwości rozpoczęcia realizacji (posiadania niezbędnej dokumentacji) oraz zapewnienia finansowania (uwolnienia lub pozyskania dodatkowych środków), inwestycje będą mogły być przeniesione na listę podstawową w trakcie realizacji Krajowego Programu Kolejowego do 2030 roku (z perspektywą do roku 2032).

Odnosząc się do budowy łącznicy linii kolejowej nr 273/203, została ona ujęta w ramach prac studialnych dla projektu pn. „Prace na ciągu C-E 59 – linia kolejowa 273 na odcinku Grabiszyn – Rzepin”. Dalsze prace w ramach wskazanego przedsięwzięcia będą realizowane po zabezpieczeniu dodatkowego źródła finansowania na ten cel.

Ponadto w chwili obecnej dokonywany jest przegląd sieci kolejowej w celu zidentyfikowania newralgicznych punktów mających wpływ na ruch pociągów, w tym dotyczących zwiększenia przepustowości na poszczególnych liniach kolejowych oraz propozycji wprowadzenia lepszych rozwiązań ruchowych na poszczególnych odcinkach sieci zarządzanej przez PKP PLK S.A. w związku z prowadzonymi lub planowanymi inwestycjami.

POUCZENIE

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

Łączę wyrazy szacunku,

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Tomasz Warsza

Dyrektor Departamentu Kolejnictwa

Dokument podpisany elektronicznie.