



MARSZAŁEK WOJEWÓDZTWA
KUJAWSKO-POMORSKIEGO

Piotr Całbecki

Dot.: KS-S.0003.2.2019

WPLYNEŁO
Kancelaria Sejmiku

14 -02- 2019

L.dz.*118*.....
Podpis ..*Kotaderej*.....(2)

Toruń, *14* .02.2019 r.

Pan Michał Krzemkowski
Radny Województwa
Kujawsko-Pomorskiego

Szanowny Panie Radny,

w odpowiedzi na zapytanie Pana Radnego, dotyczące stanu prac związanych z rewitalizacją linii kolejowej nr 356 Poznań Wschód – Bydgoszcz Główna na odcinku w granicach województwa kujawsko-pomorskiego, uprzejmie wyjaśniam:

Utrzymanie i remont infrastruktury kolejowej, która jest własnością Skarbu Państwa spoczywa na zarządcy infrastruktury kolejowej – PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., a tym samym nie jest zadaniem samorządu województwa. W ramach wsparcia finansowego Unii Europejskiej, PKP PLK S.A. przewiduje realizację na terenie Polski wielu inwestycji infrastrukturalnych w przeważającej mierze ze środków funduszy centralnych w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko. Regionalne Programy Operacyjne stanowią jedynie ok. 10% wszystkich środków dedykowanych na kolej. Dlatego też są one tylko uzupełnieniem zakończonych lub planowanych inwestycji z funduszy krajowych i ukierunkowane są przede wszystkim na projekty o znaczeniu lokalnym.

Budżet Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Kujawsko-Pomorskiego przewidziany na projekty kolejowe wynosi ok 47 milionów euro, co stanowi niewielką kwotę w stosunku do potrzeb inwestycyjnych w regionie. Stąd też w ramach tych środków przewidziano prace na liniach lokalnych, na których występują największe potoki pasażerskie. Brak remontu tych tras spowoduje dalszą degradację infrastruktury, a w konsekwencji doprowadzi do zamknięcia szlaków m.in. do Grudziądza, Brodnicy, Chełmży i Tucholi co będzie miało negatywne skutki społeczne i ekonomiczne.

Samorząd Województwa Kujawsko-Pomorskiego wielokrotnie analizował możliwość przywrócenia ruchu na linii nr 356. Żadne z dotychczas powstałych opracowań nie rekomendowało jednoznacznie zasadności uruchamiania przewozów pasażerskich na tej trasie. Badania potencjału tego ciągu komunikacyjnego znalazły się w następujących dokumentach:

- Zintegrowany Program Rozwoju Transportu Publicznego dla aglomeracji bydgosko-toruńskiej” (2012) - opinia negatywna dla przywrócenia ruchu pasażerskiego;
- „Analiza stanu dworców i przystanków kolejowych Województwa Kujawsko-Pomorskiego” (2013) - opinia negatywna dla przywrócenia ruchu pasażerskiego;
- Strategia Rozwoju Województwa Kujawsko-Pomorskiego do 2020 roku (2014) - rekomendacja dalszych analiz;
- „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla województwa Kujawsko-Pomorskiego” (2014) - opinia negatywna dla przywrócenia ruchu pasażerskiego;
- Studium zrównoważonego rozwoju systemów transportowych powiatów bydgoskiego i toruńskiego ze szczególnym uwzględnieniem miast Bydgoszczy i Torunia” realizowanego w ramach projektu „Bydgosko-Toruńskie Partnerstwo na rzecz zrównoważonego transportu” (2016) - opinia negatywna dla remontu linii i przywrócenia ruchu pasażerskiego.

Niemniej jednak, Województwo Kujawsko-Pomorskie wychodząc naprzeciw oczekiwaniom społecznym umieściło w *Kujawsko-Pomorskim Planie Spójności Komunikacji Drogowej i Kolejowej* zadanie pn. Rewitalizacja kolejowego ciągu komunikacyjnego Bydgoszcz – Kcynia – granica województwa. Założono wykonanie przedsięwzięcia w dwóch wariantach realizacyjnych: wariant I – ciąg komunikacyjny Nakło nad Notecią – Kcynia – granica województwa (liniami 18, 281 i 356), wariant II - ciąg komunikacyjny Bydgoszcz – Szubin – Kcynia – granica województwa (linia 356). Zaplanowano wówczas, że środki na realizację zadania pochodziłyby z oszczędności poprzetargowych na pozostałych zadaniach inwestycyjnych (linie 207 i 208) zaplanowanych do realizacji przy wsparciu środków Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Kujawsko-Pomorskiego.

Decyzja o rewitalizacji ciągu komunikacyjnego Bydgoszcz – Kcynia w jednym z dwóch wariantów przebiegu wynika z odmiennych potencjalnych korzyści reaktywacji przewozów na wskazanych szlakach. Długość relacji z Bydgoszczy do Kcyni obiema trasami jest zbliżona, jednak odcinek do rewitalizacji linii kolejowej nr 281 (Kcynia – Nakło nad Notecią) jest o połowę krótszy niż szlak przez Szubin, co oznacza dużo niższy koszt przywrócenia parametrów technicznych infrastruktury. Ponadto, wznowienie ruchu na linii 281 zapewniłoby lepszą integrację transportową powiatu nakielskiego. Co więcej, dzięki położeniu stacji Nakło nad Notecią na magistralnej linii nr 18, poprzez dogodne przesiadki, mieszkańcy mieliby możliwość kontynuowania podróży nie tylko w kierunku Bydgoszczy, ale także Piły czy Szczecina.

Niestety, pierwotnie wskazywane planowane koszty inwestycji, podane przez PKP PLK S.A., znacząco odbiegają od obecnych szacunków. Nie pozwoli to na realizację wskazanego zadania w obecnej perspektywie finansowej. W związku z tym Województwo przystąpiło do renegocjacji RPO i Komisja Europejska wyraziła zgodę, aby w ramach aktualnie zabezpieczonych środków w ramach RPO udało się sfinansować dokumentację techniczną rewitalizacji. Pozwoli to na sprawniejszy remont trasy po 2023 roku. Tym samym wyjaśniam, że w *Harmonogramie naborów wniosków o dofinansowanie projektu dla RPO WK-P na 2019* w ramach Działania 5.3 Infrastruktura kolejowa przewidziano nabór w trybie konkursowym dla projektów kolejowych z zakresu opracowania dokumentacji przedprojektowej i technicznej, na którego realizację przewidziano dofinansowanie w kwocie 12 milionów złotych. Obejmować on będzie m.in. przygotowanie dokumentacji projektowej dla rewitalizacji ciągu komunikacyjnego Bydgoszcz – Kcynia – granica województw. Jak wynika z powyższego, pomimo braku środków na rewitalizację linii w obecnej perspektywie finansowej, Samorząd Województwa nie rezygnuje z działań zmierzających do przywrócenia parametrów technicznych trasy do Kcyni i do granicy województwa oraz do Bydgoszczy.

Odnosząc się do części zapytania dotyczącego uruchamiania komunikacji kolejowej wyjaśniam, że obecnie trasa do Kcyni na linii nr 356 jest nieprzejezdna na odcinku Szubin – Kcynia, natomiast na linii nr 281 obowiązuje stałe ograniczenie prędkości do 20 km/h. Ponadto, w związku ze stanem technicznym peronów, które nie spełniały już obecnych norm, pod koniec 2017 r. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. podjęła decyzję o wyłączeniu ich z eksploatacji na całym odcinku linii kolejowej nr 281 leżącym w województwie kujawsko-pomorskim. Oznacza to, że zarządca infrastruktury nie dopuszcza możliwości handlowego zatrzymywania się na przystankach. Wyklucza to prowadzenie ruchu pociągów pasażerskich na obu liniach przy obecnych parametrach technicznych tras. W przypadku remontu linii, jak wskazano w „Planie spójności...”, finansowanie kolejowych przewozów pasażerskich odbywałoby się przy partycypacji samorządów lokalnych położonych wzdłuż przebiegu rewitalizowanego odcinka. Szacunkowy koszt uruchomienia np. ośmiu par połączeń na dobę (przyjmując obecną wysokość opłat ponoszonych przez Województwo na organizację przewozów kolejowych) wynosi odpowiednio ponad 4 mln złotych dla odcinka Nakło – Kcynia – granica województwa i ponad 8 mln złotych dla odcinka Bydgoszcz – Szubin – Kcynia – granica województwa.

Z poważaniem,

