

MARSZAŁEK

WOJEWÓDZTWA WIELKOPOLSKIEGO

Poznań, 15 listopada 2021 r.

KS-I-O.0003.3.2021

DT.III.ZD-00244/21

Pani

Zofia Itman

Radna Sejmiku

Województwa Wielkopolskiego

Odpowiadając na interpelację złożoną na XXXV sesji Sejmiku Województwa Wielkopolskiego z dnia 25 października 2021 roku w sprawie wydłużenia pociągów Kolei Wielkopolskich z Koła do Babiaka, Zarynia, Dąbia nad Nerem wyjaśniam:

Sprawa uruchomienia pociągów do miejscowości leżących na obszarze województwa wielkopolskiego przy linii kolejowej nr 131 Chorzów Batory – Tczew, tj. Babiak, Lipie Góry, Zaryń była już analizowana w trakcie prac nad poprzednimi rozkładami jazdy pociągów. Analiza wykazała, że na obszarach gmin Babiak, Olszówka, Wierzbinek istniejąca zabudowa mieszkaniowa jest rozproszona na znacznym terenie i jest oddalona od istniejących stacji kolejowych i przystanków osobowych zlokalizowanych na linii nr 131. Tym samym dostępność transportu kolejowego dla mieszkańców w/w gmin jest ograniczona z powodu niekorzystnej lokalizacji zabudowy mieszkalnej.

Należy podkreślić, że od początku 2004 r. samorządy województw na podstawie art. 40 ustawy z dnia 28 marca 2003 roku o transporcie kolejowym zostały zobowiązane do organizowania i dofinansowania kolejowych regionalnych przewozów pasażerskich. W ramach ich organizowania Urząd Marszałkowski Województwa Wielkopolskiego przeprowadzał samodzielnie, wspólnie ze spółką PKP Przewozy Regionalne lub zlecał zewnętrznym podmiotom prowadzenie badań zapełnienia pociągów w celu oceny rzeczywistej liczby osób korzystających z pociągów regionalnych na poszczególnych odcinkach linii kolejowych w Wielkopolsce. Przedmiotowe badania objęły m.in w październiku 2004 roku pociągi 71520 Poznań Gł. - Ponętów i 17521 Ponętów - Poznań Gł., w których pracownicy UMWW przy udziale drużyny konduktorskiej sprawdzali nie tylko liczbę pasażerów, ale również strukturę biletową dla wyżej wymienionych połączeń. Badanie wykazało, że największa liczba pasażerów w poc. 71520 była na odc. Poznań Gł. (odjazd o godz. 14.26) – Września, po którym następował znaczny spadek liczby pasażerów. Na ostatnim odcinku trasy pociągu tj. pomiędzy Barłogami a Ponętowem, w zależności od dnia tygodnia liczba pasażerów jadących w pociągu wynosiła od 1 do 10 osób. Informuję, że w ówcześnie obowiązującym rozkładzie jazdy kursowało kilka par pociągów na odcinku Inowrocław- Zduńska Wola, które w Ponętowie były skomunikowane z pociągami jadącymi do/i z Poznania (również w sytuacji opóźnienia pociągu), co zapewniało możliwość kontynuowania dalszej podróży. Pomimo tego liczba pasażerów jadących do/z Ponętowa była niewielka i w kolejnych rozkładach jazdy zrezygnowano z uruchomienia połączeń kolejowych do/z Ponętowa wprowadzając w zamian relację Poznań Gł. – Kłodawa.

W 2005 roku na zlecenie Samorządu Województwa Wielkopolskiego podmiot zewnętrzny przeprowadził badanie zapełnienia pociągów i struktury biletowej na wszystkich liniach kolejowych, w tym również na linii kolejowej nr 131 na terenie Wielkopolski. Potwierdziło to ciążenie pasażerów w kierunku Inowrocławia i Zduńskiej Woli. W wyniku odstąpienia przez Ministra Infrastruktury od dofinansowania kolejowych przewozów pasażerskich dla relacji Inowrocław- Zduńska Wola spółka PKP Przewozy Regionalne zawiesiła ich kursowanie. Należy zaznaczyć, że wnioski ze strony zarówno mieszkańców tych gmin, jak i samorządów dotyczyły w przeszłości przywrócenia pociągów do/z Inowrocławia, co wymagało zawarcia porozumienia w sprawie współpracy przy organizacji wojewódzkich kolejowych przewozów pasażerskich pomiędzy Województwem Wielkopolskim a Województwem Kujawsko - Pomorskim. Do chwili obecnej Województwo Kujawsko - Pomorskie nie jest zainteresowane ich wznowieniem.

Ponadto w latach 2013-2014 były przeprowadzane szczegółowe badania frekwencji pasażerów zarówno w transporcie kolejowym, jak również w transporcie autobusowym oraz badania gospodarstw domowych. Na podstawie uzyskanych wyników przeprowadzono szczegółowe analizy oraz przygotowano prognozy potoków pasażerskich w publicznym transporcie zbiorowym organizowanym przez samorząd województwa w perspektywie do 2025 roku. Rezultatem przedmiotowych prac był Plan Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Wielkopolskiego (Plan Transportowy) przyjęty Uchwałą Sejmiku Województwa Wielkopolskiego z dnia 25 października 2015 roku. W przedmiotowym dokumencie linia kolejowa nr 131 nie została wskazana jako linia komunikacyjna, na której Województwo Wielkopolskie jako organizator publicznego transportu zbiorowego w rozumieniu ustawy z dnia 16 grudnia 2010 roku o publicznym transporcie zbiorowym (ustawa ptz), będzie organizowało kolejowe przewozy wojewódzkie. Również aktualizacja ww. dokumentu przyjęta Uchwałą Sejmiku Województwa Wielkopolskiego w listopadzie 2020 roku nie wprowadziła zmian dotyczących przedmiotowej linii kolejowej. Dodam, iż oba wskazane dokumenty podlegały konsultacjom społecznym, konsultacjom z JST na terenie województwa wielkopolskiego, opiniowaniu przez sąsiadujące województwa oraz Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego. Żadna z wymienionych powyżej instytucji nie wnioskowała o uruchomienie przewozów na linii kolejowej nr 131. W związku z powyższym, jak również zgodnie z obowiązującą ustawą ptz, jeżeli linia kolejowa nie została wskazana w ramach linii komunikacyjnych w Planie Transportowych, organizator publicznego transportu zbiorowego nie może uruchomić przewozów, jak również nie może ich finansować.

Dodatkowo informuję, że prowadzone przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. prace inwestycyjne na linii kolejowej nr 131 na obszarze województwa wielkopolskiego objęły nawierzchnię kolejową (tory), natomiast w przypadku uruchomienia pociągów pasażerskich kluczowy jest stan infrastruktury pasażerskiej na stacjach i przystankach kolejowych: stan peronów i ich dostępność dla osób o ograniczonej mobilności, stan urządzeń informacji pasażerskiej, zapewnienie przez PKP PLK wiat peronowych, ławek, itd. Z informacji posiadanych przez Departament Transportu Urzędu Marszałkowskiego Województwa Wielkopolskiego wynika, że infrastruktura ta nie była objęta pracami inwestycyjnymi stąd też istniejące rozwiązania pochodzą z lat 60 - 70 XX wieku i nie odpowiadają aktualnym oczekiwaniom pasażerów korzystających z komunikacji kolejowej. W niektórych przypadkach przeprowadzone prace rewitalizacyjne torów kolejowych doprowadziły do pogorszenia możliwości wsiadania/wysiadania pasażerów na niektórych stacjach, czego przykładem jest stacja Lipie Góry, gdzie po wymianie toru nr 2 istniejący peron wyspowy nr 2 jest równy z poziomem główki szyny toru nr 2, co utrudnia bezpieczne wsiadanie do pociągów pasażerskich.

Analizując obecne rozproszenie zabudowań i osiedli potencjalnych klientów kolei na wielkopolskim odcinku linii nr 131 i ich prognozowaną liczbę, nie możemy znaleźć uzasadnienia dla zastosowania tam taboru (Elektryczny Zespół Trakcyjny), który dysponuje co najmniej 200 miejscami siedzącymi. Natomiast specjalne dedykowanie taboru o mniejszej liczbie dostępnych miejsc np. autobusu szynowego (Spalinowe Zespoły Trakcyjne) jest zabiegiem sprzecznym z zasadami eksploatacji i serwisowania takich pojazdów. Dodatkowo w bezpośrednim sąsiedztwie stacji/przystanków kolejowych brak jest zorganizowanych miejsc parkingowych dla pojazdów samochodowych podróżnych zamierzających kontynuować podróż pociągiem.

Należy również podkreślić, że wnioski do rozkładu jazdy 2021/2022 zostały złożone do Zarządcy Infrastruktury na przełomie marca/kwietnia br. zgodnie z obowiązującym Regulaminem Sieci PKP PLK, a Roczny Rozkład Jazdy na tą edycję został zarządzony we wrześniu 2021 r. Mając na uwadze wszystkie przytoczone wcześniej argumenty Organizator przewozów nie widzi możliwości wydłużenia pociągów Kolei Wielkopolskich z Koła do Babiaka i Zarynia oraz Dąbia nad Nerem w RRJ 2021/2022. Natomiast dbając o zaspokojenie potrzeb komunikacyjnych mieszkańców zasadne jest rozważenie projektu dedykowanego do gmin leżących w obrębie linii nr 131 opierającego się na integracji systemów transportowych z koleją. Takie rozwiązania działają już na terenie Wielkopolski, gdzie samorządy lokalne budują „autobusowy most komunikacyjny” do stacji/przystanku kolejowego, na którym wydzielone są miejsca parkingowe, a wojewódzki organizator przewozów przejmuje potoki podróżnych do pojazdów kolejowych. W omawianym przypadku takim węzłem integrującym różne rodzaje transportu zbiorowego mogłyby być stacje Barłogi czy Kłodawa.

Z poważaniem

Z up. Marszałka Województwa

Wojciech Jankowiak

Wicemarszałek

Otrzymują:

1. Kancelaria Sejmiku

2. Kancelaria Sejmiku

3. Departament Organizacyjny i Kadr

4. a/a