



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTK-8.054.6.2024
Warszawa, 28 lutego 2024

Pan
Szymon Hołownia
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w nawiązaniu do interpelacji nr 1200 Posła na Sejm RP, Pana Łukasza Kmity, w sprawie uruchomienia połączeń międzywojewódzkich kategorii IC łączących Śląsk i Małopolskę ze stolicą Polski przy wykorzystaniu potencjału linii kolejowej nr 62 na odcinku Bukowno – Olkusz – Wolbrom – Tunel – CMK od rozkładu jazdy 2024/2025 przedstawiam odpowiedzi na następujące pytania.

1) Czy resort infrastruktury uważa za zasadne likwidację białej plamy w komunikacji kolejowej i uruchomienie nowych połączeń kategorii IC w relacji Śląsk (Katowice) przez Bukowno, Olkusz, Wolbrom i CMK do Warszawy?

Należy zauważyć, że za białe plamy w komunikacji kolejowej nie można uznać Olkusza, Wolbromia i Bukowna, ponieważ dociera tam znaczna liczba pociągów regionalnych obsługiwanych przez POLREGIO w kierunku dużych ośrodków miejskich: Katowic, Krakowa oraz Kielc.

Ministerstwo Infrastruktury kładzie duży nacisk na zapewnienie możliwie dużej liczby bezpośrednich połączeń dalekobieżnych, uwzględniając preferencje podróżnych oraz konieczność racjonalnego gospodarowania środkami publicznymi oraz posiadany przez operatora tabor, jednak ze względu na wskazane ograniczenia nie jest możliwe uruchomienie połączeń do wszystkich miast i miejscowości.

Zgodnie z *rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 4 grudnia 2020 r. w sprawie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich oraz w wojewódzkich przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym (Dz.U. poz. 2328)*, które określa sieć linii komunikacyjnych, na których minister do spraw transportu zaplanował wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej Olkusz i Wolbrom mają zostać objęte siecią pociągów dalekobieżnych w perspektywie 2030 r.

Aktualnie w zastępczym rozkładzie jazdy od 10.12.2023 do 09.03.2024 znajduje się 14 połączeń z Olkusza do Warszawy z jedną przesiadką, w tym 10 z nich oferuje czas przejazdu poniżej 4 godzin. W przeciwnym kierunku jest to odpowiednio 11 połączeń, w tym 8 poniżej 4 godzin.

2) Czy resort infrastruktury widzi możliwość uruchomienia dwóch par pociągów dla w/w trasy od grudnia 2024 roku jako pociągów służby publicznej?

Ze względu na znaczne ograniczenia przewidywane do wprowadzenia po rozpoczęciu modernizacji katowickiego węzła kolejowego przez najbliższe kilka lat nie ma możliwości uruchamiania nowych połączeń przebiegających przez Katowice lub rozpoczynających i kończących tam bieg bez konieczności zmniejszenia oferty na innych ciągach

komunikacyjnych. Ze względu na duże potoki pasażerów podróżujących między Katowicami a Krakowem oraz Katowicami i Warszawą liniami kolejowymi nr 1 i 4, obecnie nie jest zasadne pogarszanie oferty dla tych relacji w celu uruchomienia połączeń z wykorzystaniem linii nr 62. Przepustowość katowickiego węzła kolejowego będzie wykorzystana w maksymalnym stopniu również przez pociągi regionalne przewoźników Koleje Śląskie oraz POLREGIO.

Ponadto do końca 2025 r. na stacji Olkusz prowadzone będą prace związane z przebudową pięciu torów wraz z siecią trakcyjną oraz modernizacją urządzeń telekomunikacyjnych, energetycznych oraz sterowania ruchem kolejowym. Wybudowane zostanie bezkolizyjne przejście pod torami, które zastąpi dotychczasową kładkę dla pieszych. Dzięki temu zwiększy się dostępność na stacji i komfort podróżowania koleją, jednak wcześniej prowadzone prace spowodują obniżenie przepustowości linii 62 w czasie wykonywania prac budowlanych i utrudnienia w prowadzeniu ruchu.

Wspominane inwestycje, a także projekt „Budowa połączenia kolejowego Kraków – Olkusz”, które zostało ujęte na liście podstawowej w ramach Programu Uzupełnienia Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej – Kolej + do 2029 r., wpłyną na znaczną poprawę dostępności Olkusza i Wolbromia do dalekobieżnego transportu kolejowego i rozszerzenie siatki pociągów regionalnych dla miejscowości położonych na linii nr 62.

3) Jaki byłby optymalny rozkładowy czas przejazdu pociągu kat. IC dla poniższych odcinków przy wykorzystaniu klasycznego składu wagonowego i lokomotywy EP09/EU160 oraz składu pociągu EZT typu ED160:

a) odcinek od st. Katowice do st. Warszawa Centralna p. Jaworzno Szczakowa, Olkusz, CMK

b) odcinek od st. Katowice do st. Olkusz p. Jaworzno Szczakowa

c) odcinek od st. Olkusz do st. Warszawa Centralna p. CMK, i Włoszczowa P.

Szacunkowy czas przejazdu na podstawie obecnie obowiązujących parametrów infrastruktury dla elektrycznego zespołu trakcyjnego ED160 od rozkładu jazdy 2024/2025 mógłby wynieść 37 minut na odcinku Katowice – Olkusz (uwzględniono 1-minutowy postój handlowy na stacji Jaworzno Szczakowa) i 2 h 22 min na odcinku Olkusz – Warszawa Centralna przez Tunel, CMK (uwzględniono 1-minutowy postój handlowy na stacji Włoszczowa Północ i 1-minutowy postój handlowy na stacji Warszawa Zachodnia).

Przewidywany łączny czas podróży między Katowicami a Warszawą Centralną przez Olkusz wyniósłby 2 h 59 minut, jednak powyżej wskazany szacunkowy czas przejazdu dotyczy najszybszego pociągu, a symulacja czasu jazdy nie uwzględnia ruchu innych pociągów kursujących na przedmiotowej trasie. Należy wziąć pod uwagę, że czas uległby zwiększeniu przy wprowadzeniu postojów m.in. na stacjach Bukowno, Wolbrom, Charsznica lub Kozłów.

Łączę wyrazy szacunku,

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Piotr Malepszak

Podsekretarz Stanu

/dokument podpisany elektronicznie/