



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTK-5-1.054.4.2024

Warszawa, 22 maja 2024

Pan
Szymon Hołownia
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

odpowiadając na zapytanie nr 517 Posła na Sejm RP Andrzeja Gawrona, w sprawie linii kolejowej nr 143 na odcinku Kluczbork - Oleśnica, poniżej przekazuję stosowne informacje w odniesieniu do pytań wskazanych w wystąpieniu.

Ad 1. Czy istnieją plany rewitalizacji linii 143 na odcinku Kluczbork – Oleśnica? Jeśli tak, to kiedy miałyby być wdrożone w życie?

Uprzejmie informuję, że 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.

Na liście rezerwowej Krajowego Programu Kolejowego do 2030 roku (z perspektywą do roku 2032) ujęte zostały następujące zadania:

- „Prace na linii kolejowej nr 143 na odcinku Kluczbork – Oleśnica – Wrocław Mikołajów, etap I: odcinek Oleśnica – Wrocław Główny”;
- „Prace na linii kolejowej nr 143 na odcinku Kluczbork – Oleśnica – Wrocław Mikołajów, etap II: odcinek Kluczbork – Oleśnica”.

Zaznaczyć należy, że oba przedmiotowe zadania nie mają zapewnionego finansowania na roboty budowlane, w związku z tym na chwilę obecną nie jest możliwe wskazanie terminu realizacji inwestycji. Jednocześnie Spółka PKP PLK S.A. poinformowała, że aktualnie trwają prace związane z opracowaniem dokumentacji projektowej wraz z uzyskaniem niezbędnych pozwoleń i decyzji dla wykonywania prac budowlanych dla projektu pn. „Prace na linii kolejowej nr 143 na odcinku Kluczbork – Oleśnica – Wrocław Mikołajów”. Zakończenie prac związanych z przygotowaniem dokumentacji projektowej dla ww. zadania planowane jest w II. kw. 2025 r. Zaznaczyć należy, że omawiane zadanie ma zapewnione środki wyłącznie na realizację prac projektowych.

Ad 2. Ile wynosi dzienne obciążenie ruchem towarowym ww. odcinka? W przypadku ruchu osobowego jest to 8 par pociągów. Jak bardzo obecny stan infrastruktury obniża przepustowość odcinka?

Uprzejmie informuję, że średnie obciążenie ruchem pociągów towarowych na linii kolejowej nr 143 na odcinku Kluczbork – Oleśnica wynosi około 20 pociągów na dobę (dane z kwietnia 2024 r.). Jednocześnie Spółka PKP PLK S.A. wyjaśniła, że na przepustowość ww. odcinka linii kolejowej wpływ mają dwa czynniki. Pierwszym jest ocena stanu technicznego, która na długości około 30,530 km jest niezadowalająca. Jest to jednoznaczne ze znacznym obniżeniem prędkości rozkładowych w odniesieniu do prędkości konstrukcyjnych. Drugim czynnikiem są długie szlaki na wspomnianym odcinku

linii (12 – 13 kilometrów), co w połączeniu z zabudowaną półsamoczną blokadą liniową ogranicza liczbę pociągów możliwych do wyprawienia jednocześnie na szlak.

Ad 3. Czy obecny stan peronów na ww. odcinku nie stanowi zagrożenia dla bezpieczeństwa pasażerów?

Wszystkie stacje i przystanki osobowe linii kolejowej nr 143 na odcinku Kluczbork–Oleśnica wyposażone są w perony o wysokości 30 cm ponad główkę szyny i posiadają nawierzchnię wykonaną z płyt chodnikowych. Stan techniczny peronów oceniany jest jako dostateczny, a stwierdzone usterki usuwane są w ramach prac utrzymaniowo-naprawczych. PKP PLK S.A. potwierdza, że obecny stan peronów nie stanowi zagrożenia dla bezpieczeństwa pasażerów.

Ad 4. Jak Ministerstwo ocenia znaczenie odcinka w strategii obronnej kraju? Czy w obecnej sytuacji geopolitycznej linie kolejowe o przebiegu wschód-zachód powinny mieć pierwszeństwo w programach remontowych, biorąc pod uwagę kwestie bezpieczeństwa Polski?

Należy zaznaczyć, że w ramach planowanych i realizowanych modernizacji infrastruktury kolejowej każdorazowo jest ona dostosowywana również do potrzeb przewozu i przefadunku sił zbrojnych i wojsk sojusznicych w obszarze parametrów techniczno-eksploatacyjnych oczekiwanych przez stronę wojskową. Realizator inwestycji tj. Spółka PKP PLK S.A. przy ocenie zadań inwestycyjnych dokonuje analizy każdej inwestycji na podstawie jej zasadności i potencjalnych korzyści dla kraju. Oznacza to, że każda linia kolejowa, niezależnie od kierunku przebiegu, jest poddawana dokładnej ocenie. Główne czynniki brane pod uwagę to stan techniczny infrastruktury oraz aktualne potrzeby transportowe – zarówno pasażerskie, jak i towarowe. Polityka inwestycyjna zarządcy infrastruktury kolejowej opiera się na zrównoważonym podejściu, które uwzględnia różnorodne czynniki i dąży do optymalnego wykorzystania zasobów.

Ad 5. Ile, z doświadczenia, może trwać rewitalizacja rzeczonoego odcinka w przypadku prowadzenia robót pod ruchem lub całkowitego zamknięcia torowiska?

Z informacji przekazanych przez PKP PLK S.A. wynika, że planowany czas realizacji robót na odcinku Kluczbork – Oleśnica szacowany jest na około 36 miesięcy, przy zachowaniu ruchu po torze sąsiednim.

Ad 6. Czy w związku z planowaną modernizacją i elektryfikacją linii kolejowej nr 181 na odcinku Oleśnica – Kępno niezbędna jest również modernizacja linii nr 143 między Oleśnicą a Wrocławiem?

Uprzejmie informuję, że nie ma konieczności modernizacji linii kolejowej nr 143 między Oleśnicą a Wrocławiem w związku z planowaną modernizacją linii kolejowej nr 181. Niemniej jak wskazano w odpowiedzi na pytanie nr 1, w planach inwestycyjnych została ujęta realizacja prac na linii kolejowej nr 143 na odcinku Kluczbork– Oleśnica – Wrocław Główny.

Z wyrazami szacunku,

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Piotr Malepszak

Podsekretarz Stanu