



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTK-7.054.4.2024

Warszawa, 05 sierpnia 2024

Pan
Szymon Hołownia
Marszałek Sejmu RP

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację nr 3096 Pana Posła Daniela Milewskiego, proszę przyjąć poniższe wyjaśnienia.

1. Jakie konkretnie działania podejmuje rząd w celu rozbudowy infrastruktury kolejowej umożliwiającej funkcjonowanie kolei dużych prędkości?

Priorytetem inwestycyjnym dotyczącym nowych linii dużych prędkości jest ciąg Warszawa – Łódź – Wrocław / Poznań (tzw. „Y”). Za jego realizację odpowiada spółka Centralny Port Komunikacyjny Sp. z o.o. Obecnie w ramach projektu Budowa tunelu dalekobieżnego w Łodzi wraz z włączeniem w linię 14, stanowiącego istotny element „Y”, trwają roboty przygotowawcze w zakresie wzmocnienia fundamentów łódzkiego Domu Kultury, rozpoczęto także budowę komory startowej „Retkinia” dla TBM (maszyny, która będzie drażyła tunel). Dla całego tunelu uzyskano już pozwolenia na budowę, trwają przygotowania do ogłoszenia przetargu. Dla odcinka Warszawa – Łódź (z wyłączeniem Węzła CPK) wydano decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU) i opracowywana jest dokumentacja. Projekt budowlany przygotowywany jest również na odcinkach Łódź – Sieradz – Wrocław (złożono wnioski o DŚU) i Sieradz – Poznań. Po zakończeniu projektowania, pozyskaniu nieruchomości i uzyskaniu wymaganych decyzji administracyjnych przewidywane jest rozpoczęcie robót budowlanych. Zakładane jest ich zakończenie na odcinku Warszawa – Łódź w roku 2032, natomiast na całym „Y” z uwzględnieniem bezpiecznej rezerwy czasu do roku 2035. Obecnie spółka CPK jest na etapie rozpoczynania prac mających na celu ewaluację zarówno przyjętych, jak i nowo proponowanych korytarzy linii kolejowych w zakresie m.in. spodziewanej liczby pasażerów, ruchu pociągów i adekwatności parametrów technicznych. Działanie to nie będzie dotyczyło opisanego wyżej podstawowego ciągu linii „Y”. Wspomniana ewaluacja będzie podstawą do podejmowania decyzji dotyczących dwóch innych relacji i kolejnych priorytetów inwestycyjnych rozwoju w zakresie infrastruktury transportu kolejowego. Analizy będą uwzględniały m.in. położenie na ciągach europejskich, stopień zaawansowania projektów oraz dostępność i realność ewentualnych alternatywnych rozwiązań. Uwzględniona będzie obsługa ośrodków regionalnych w sposób odpowiedni do spodziewanego zapotrzebowania na przewozy. Prace prowadzone będą we współpracy ze spółką PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., przy udziale interesariuszy branżowych i samorządowych, a ich zakończenie planowane jest na koniec 2025 r. Obecnie żaden z projektów nie został wykluczony z przygotowań do realizacji, jak również nie można – przed zakończeniem wspomnianych prac – z pewnością potwierdzić, że będzie realizowany w kształcie, w jakim był pierwotnie planowany.

2. Czy istnieją plany modernizacji istniejących linii kolejowych w celu dostosowania ich do obsługi kolei dużych prędkości?

Jednym z priorytetów inwestycyjnych Krajowego Programu Kolejowego do 2030 roku (z perspektywą do roku 2032, dalej - KPK) jest poprawa jakości w przewozach pasażerskich i towarowych, która zakłada komplementarność zadań w obrębie Inwestycji Towarzyszących CPK z działaniami realizowanymi przez spółkę CPK w celu uzyskania siatki szybkich połączeń kolejowych opartych na liniach kolei dużych prędkości, zarówno w transporcie krajowym, jak i międzynarodowym.

Inwestycje Towarzyszące CPK obejmują m.in. projekty w zakresie infrastruktury kolejowej, tj. węzeł w bezpośredniej bliskości portu lotniczego oraz budowę i modernizację linii kolejowych na terenie kraju, które umożliwią przejazd między Warszawą a największymi polskimi miastami w czasie nie dłuższym niż 2,5 godziny.

Komponent kolejowy związany z budową CPK obejmuje w ramach realizacji Inwestycji Towarzyszących zarówno budowę nowych linii kolejowych, jak i modernizację istniejących. Co do zasady zakłada się, że proces inwestycyjny w zakresie budowy nowych linii kolejowych, w głównej mierze obsługiwany będzie przez spółkę celową Centralny Port Komunikacyjny sp. z o.o. (dalej: spółka CPK). PKP PLK SA prowadzi i będzie modernizację istniejących linii kolejowych, jak również odpowiadać będzie za budowę niektórych odcinków nowych linii kolejowych, w obrębie Inwestycji Towarzyszących CPK.

Jednym z projektów w obrębie Inwestycji Towarzyszącej CPK jest dostosowanie Centralnej Magistrali Kolejowej do prędkości 250 km/h, który ujęty został na liście inwestycji Krajowego Planu Odbudowy.

3. Jakie kroki podejmuje ministerstwo odpowiedzialne za transport w celu poprawy standardów dworców kolejowych, aby sprostać wymaganiom kolei dużych prędkości?

Zarządcą Dworców Kolejowych w Polsce jest PKP S.A. Celem programów inwestycyjnych PKP S.A. w zakresie dworców kolejowych jest zapewnienie nowoczesnej sieci dworców kolejowych, dostosowanych do linii kolejowej i oferty przewozowej – w tym Kolei Dużych Prędkości.

Dobór lokalizacji dla inwestycji uwzględnia kryteria takie jak:

- wymiana pasażerska i jej zmiany w czasie,
- stan techniczny linii kolejowej (obecny i planowany),
- oferta przewozowa (obecna i planowana, szczególnie w kontekście połączeń dalekobieżnych).

Docelowe standardy dworców kolejowych i koszyk usług, wynikające z kategoryzacji dworców, uwzględniają jak najwyższy standard obsługi podróżnych między innymi w zakresie:

- komfortu (np. wielkość poczekalni, liczba miejsc siedzących czy miejsca parkingowe dopasowane do prognozowanej liczby podróżnych);
- dostępności (zgodność z TSI-PRM, a nawet w zakresie potrzeb osób niedosłyszących, niedowidzących lub koordynacji asysty na stacji);
- bezpieczeństwa (nowoczesne systemy monitoringu, ochrona fizyczna dopasowana do specyfiki lokalizacji);
- informacji pasażerskiej (dynamiczna informacja pasażerska głosowa i wizualna, intuicyjny system oznakowania, zapewnienie możliwości sprzedaży biletu, punkty informacyjne na największych dworcach).

Ponadto podjęto działania na rzecz uwzględnienia komplementarnych inwestycji dworcowych położonych w pobliżu projektowanych linii KDP. Nie są uwzględniane w tych ramach całkowicie nowe lokalizacje dworcowe, zakładające budowę obiektów kolejowych wraz z infrastrukturą usługową – tj. dworcem. W przypadku stwierdzenia takiego zapotrzebowania, przedsięwzięcia będą realizowane w ramach projektu CPK.

4. Czy są plany wprowadzenia specjalnych systemów biletowych dedykowanych kolei dużych prędkości? Jeśli tak, jakie są ich główne cechy i kiedy mogą być wdrożone?

W Ministerstwie Infrastruktury rozpoczęły się prace nad wprowadzeniem rozwiązań, umożliwiających wyszukanie i zakup zintegrowanego biletu łączącego różne rodzaje transportu publicznego. Projekt Ogólnopolskiego Biletu Zintegrowanego to zaawansowany i kompleksowy koncept odpowiadający na rosnące wyzwania związane z mobilnością miejską, regionalną i dalekobiezną oraz potrzebą promowania zrównoważonych form transportu w Polsce. Wymaga wysublimowanych systemów sprzedażowych i rozliczeniowych. Zawierać będzie nowe opcje płatności w transporcie publicznym, zachęcające podróżnych. Należą do nich odprawa przy użyciu karty debetowej lub kredytowej, a także telefonu komórkowego lub kodu kreskowego. Doświadczenia międzynarodowe wskazują, że płatności powinny zawierać system kart chipowych w transporcie publicznym, taki jak obecnie wdrażany jest w Holandii. Planuje się wprowadzenie rozwiązania, w którym depozyt związany z rozliczeniem biletu czy systemy rabatowe umieszczone są na chipie i walidowane następnie poprzez czytnik. Jednolity bilet umożliwi płynne podróżowanie pociągami, autobusami, tramwajami. System będzie obejmował różne formy biletów, w tym: jednorazowe relacyjne nabywane na daną relację bez względu na przewoźnika i godzinę odjazdu, z możliwością wyboru opcji powrotnej, bilety tzw. abonamentowe relacyjne: miesięczne bez względu na przewoźnika czy też bilety obejmujące wszystkich kolejowych przewoźników regionalnych z opcją komunikacji miejskiej. Docelowo system powinien obejmować cały transport publiczny.

Jednym z elementów powyższego projektu będzie stworzenie nowoczesnej wyszukiwarki ofert przewozowych, umożliwiającej korzystanie z różnych rodzajów transportu, w tym także transportu miejskiego, autobusowego regionalnego i dalekobieżnego. Ten nowoczesny system będzie oparty o otwarty interfejs, do którego włączyć się będą mogli wszyscy zainteresowani przewoźnicy.

Na obecnym, początkowym etapie, nie określono jeszcze ostatecznej formy tego rozwiązania, a co za tym idzie daty i kosztu jego wprowadzenia.

5. Jakie środki podejmuje rząd w celu zwiększenia bezpieczeństwa podróży pasażerów korzystających z kolei dużych prędkości?

Na wstępie należy zauważyć, że obecnie pasażerowie w Polsce nie korzystają z kolei dużych prędkości.

Elementy systemu kolei dużych prędkości można odnaleźć na linii kolejowej nr 4 Grodzisk Mazowiecki – Zawiercie (Centralnej Magistrali Kolejowej) i linii kolejowej nr 9, Warszawa Wschodnia – Gdańsk Główny, gdzie na pewnych odcinkach wprowadzono prędkość 200 km/h.

Niezależnie od powyższego, podstawowym dokumentem strategicznym określającym politykę transportową w Polsce, w tym politykę bezpieczeństwa, jest Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku. W ramach tego dokumentu jednym z 6 kierunków strategii jest poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu oraz przewożonych towarów. Rząd realizując założenia polityki transportowej państwa, zawarte w ww.strategii, przez przygotowanie i nadzorowanie wykonania wielu

programów wieloletnich skupionych na budowie lub modernizacji infrastruktury, w tym infrastruktury kolejowej wpływa na poprawę bezpieczeństwa uczestników ruchu, którymi są również pasażerowie korzystający z kolei.

W wyniku inwestycji w ramach KPK realizowane jest także przedsięwzięcie związane z cyfryzacją kolei pn. „Zwiększenie bezpieczeństwa funkcjonowania transportu kolejowego”.

Na poprawę funkcjonowania kolejowego systemu transportowego wpłynie ponadto wdrażanie rozwiązań w zakresie wykorzystania inteligentnych systemów transportowych. W szczególności odnosi się to do stopniowego wprowadzenia na najważniejszych szlakach kolejowych Europejskiego Systemu Zarządzania Ruchem Kolejowym (ERTMS). Ma on służyć interoperacyjności kolei w Europie, poprawić bezpieczeństwo ruchu pociągów oraz umożliwić prowadzenie ich z prędkościami ponad 160 km/h. Wdrażanie ERTMS będzie przebiegało w zgodzie z wytycznymi UE, Krajowym Planie Wdrożenia Technicznej Specyfikacji Interoperacyjności „Sterowanie” opracowanym przez Ministerstwo Infrastruktury oraz z uwzględnieniem potrzeb rynku transportowego. Prowadzone równoległe inwestycje na przejazdach kolejowo-drogowych, w tym przebudowa skrzyżowań na wielopoziomowe, czy budowa nowych rozjazdów kolejowych w podwyższonym standardzie konstrukcyjnym przyczyniają się do poprawy parametrów i stanu linii kolejowych, co przekłada się bezpośrednio na poprawę bezpieczeństwa. Wynika to w szczególności z modernizacji lub rewitalizacji nawierzchni kolejowej, urządzeń sieci trakcyjnej, a także modernizacji lub zabudowy nowoczesnych, komputerowych urządzeń sterowania ruchem kolejowym. Poprawa parametrów i stanu linii kolejowych, będąca rezultatem prac inwestycyjnych, przekłada się bezpośrednio na poprawę bezpieczeństwa w wielu jego aspektach, które bezpośrednio i pośrednio wpływają na zwiększenie bezpieczeństwa podróży.

6. Czy istnieją plany dotyczące wprowadzenia specjalnych przepisów regulujących funkcjonowanie kolei dużych prędkości, takich jak harmonogramy kursów czy dostosowanie przepisów bezpieczeństwa?

Ministerstwo Infrastruktury jako organizator usług publicznych w zakresie międzywojewódzkich i międzynarodowych kolejowych przewozów pasażerskich przygotowuje polski rynek do wdrożenia IV pakietu kolejowego w przewozach dalekobieżnych od rozkładu jazdy 2030/2031.

Zakładane jest, że równoległe z wdrożeniem tych zmian w Polsce, będzie funkcjonował zintegrowany i cykliczny rozkład jazdy pociągów na lata 2030/31-2039/40 (z perspektywą 2049/50). Dlatego też Ministerstwo Infrastruktury wspólnie ze spółkami PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., Centralny Port Komunikacyjny Sp. z o.o. oraz Centrum Unijnych Projektów Transportowych pod nadzorem Urzędu Transportu Kolejowego, jako regulatora rynku, w ramach projektu Horyzontalny Rozkład Jazdy (dalej: „HRJ”), prowadzi prace zmierzające do zrealizowania tego przedsięwzięcia.

HRJ będzie nowoczesnym narzędziem pozwalającym na kompleksowe, systemowe zaplanowanie i realizację rozkładu jazdy pociągów na obszarze całej Polski, stworzonym bezpośrednio pod potrzeby pasażerów. Głównym celem HRJ jest wprowadzenie do rozkładu jazdy stabilności, powtarzalności połączeń, nowych standardów oferty przewozowej, np. minimalnej częstotliwości kursowania pociągów.

Zaprojektowanie rozkładów jazdy pociągów w perspektywie dłuższej niż jeden rok przyniesie korzyści zarówno pasażerom, jak i przewoźnikom kolejowym. Zaplanowanie cyklicznych odjazdów pociągów z danej stacji umożliwi np. wprowadzenie większej liczby skomunikowań na stacjach węzłowych, na których skorzysta pasażer. Uporządkowanie oferty przewozowej pozwoli przewoźnikom lepiej i dokładniej zaplanować strategię

taborową dostosowaną do typów przewozów, potoków pasażerskich oraz obsługiwanych tras.

Dotychczasowe przykłady państw, które wdrożyły cykliczne rozkłady jazdy, wskazują na przyrost liczby pasażerów, zwiększenie poziomu punktualności pociągów i poprawę dostępności kolei. Wdrożenie cyklicznego rozkładu jazdy zapewniającego odjazdy pociągów w równych odstępach czasowych jest szansą na przyciągnięcie większej liczby pasażerów do kolei dzięki przewidywalności oferty.

W ramach prac nad HRJ planowane jest, aby przydzielana przepustowość opierała się o zdefiniowaną siatkę połączeń wzajemnie uzupełniających się i posiadających takt, co pozwoli na odpowiednie zintegrowanie rozkładu jazdy w węzłach skomunikowań oraz na stacjach.

Odnosząc się do kwestii bezpieczeństwa, obecnie obowiązujące przepisy prawa, zarówno polskiego jak i unijnego, pozwalają na budowę kolei dużych prędkości oraz ich funkcjonowanie. Niemniej przyjęty przez Rząd pakiet czterech rozporządzeń wprowadza rozwiązania techniczne znacznie ułatwiające projektowanie linii kolejowych dużych prędkości, co przekłada się na optymalizację i zmniejszenie kosztów budowy. Do pakietu należą nowelizacje rozporządzeń w sprawie:

- ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji;
- warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie;
- wymagań w zakresie odległości i warunków dopuszczających usytuowanie drzew i krzewów, elementów ochrony akustycznej i wykonywania robót ziemnych w sąsiedztwie linii kolejowej, a także sposobu urządzania i utrzymywania zastów odśnieżnych oraz pasów przeciwpożarowych;
- warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie.

7. Jakie działania podejmowane są w celu promowania korzyści ekologicznych kolei dużych prędkości w porównaniu z innymi środkami transportu?

Obecnie nie są realizowane działania skoncentrowane na promowaniu w Polsce korzystania z komunikacji pasażerskiej w standardzie kolei dużych prędkości. Niewątpliwie będą one podjęte po uruchomieniu tego typu połączeń, obecnie jednak wydatkowanie środków na ten cel nie miałoby uzasadnienia ekonomicznego. Natomiast równocześnie należy mieć na uwadze, że podejmowane są działania promujące kolej konwencjonalną i zachęcające podróżnych do jej wyboru jako przyjaznego środowiska, bezpiecznego, szybkiego, wygodnego i dostępnego cenowo środka transportu.

8. Czy rząd planuje współpracę z innymi państwami w celu rozwijania międzynarodowych połączeń kolejowych dużych prędkości? Jeśli tak, jakie są główne kierunki tej współpracy?

Prowadzona jest współpraca z państwami Grupy Wyszehradzkiej (V4) mająca na celu stworzenie zintegrowanej sieci kolei dużych prędkości, która połączy główne miasta tych krajów, co przyczyni się do skrócenia czasu podróży, poprawy mobilności i zwiększenia konkurencyjności regionu w Europie. Planowany przebieg ma połączyć Warszawę, Brno (z odgałęzieniem do Pragi), Bratysławę i Budapeszt. W celu realizacji przedsięwzięcia powołana została grupa robocza mająca za zadanie koordynację działań zaangażowanych państw oraz wspieranie projektu na forum Unii Europejskiej.

Podobna współpraca prowadzona jest z państwami bałtyckimi. Linia Rail Baltica jest projektem, który łączy cechy kolei dużych prędkości i konwencjonalnej sieci kolejowej.

Skomunikuje Warszawę, Kowno, Rygę, Tallin oraz najprawdopodobniej Helsinki (przez podmorski tunel lub promy). Rail Baltica będzie zbudowana zgodnie z europejskimi standardami technicznymi, w tym standardem szerokości toru 1435 mm, co pozwoli na lepszą integrację z siecią kolejową Unii Europejskiej.

Z poważaniem,

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Piotr Malepszak

Podsekretarz Stanu