



Minister Infrastruktury

Znak pisma: BPCPK-2.054.3.2024
Warszawa, 17 sierpnia 2024

Pan
Szymon Hołownia
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

odpowiadając na interpelację nr 3547 Posła na Sejm RP Pana Łukasza Kmity w sprawie decyzji rządu D. Tuska dotyczącej kontynuacji budowy CPK i realizacji komponentu kolejowego, przedstawiam następujące informacje.

Uprzejmie informuję, że przygotowany plan rozwoju sieci kolejowej w Polsce opiera się na trzech filarach:

- skomunikowaniu każdego powiatu w Polsce z pociągami dalekobieżnymi (bezpośrednio, kolej regionalna, autobusy),
- umożliwieniu podróży przez cały kraj – np. znad morza w góry w około 3 godziny,
- połączeniu największych aglomeracji z Warszawą w czasie do 100 minut.

Jednym z kluczowych założeń jest wdrożenie Horyzontalnego Rozkładu Jazdy (dalej jako: „HRJ”) w perspektywie roku 2035. Jest to kompleksowe zarządzanie koncepcją rozkładową na obszarze całej Polski w horyzoncie długoterminowym. HRJ będzie bazą dla opracowania nowego planu transportowego.

Ponadto HRJ będzie wdrożeniem koncepcji dostępu do krajowego systemu kolei dalekobieżnej z każdego powiatu. W trakcie konsultacji projektu wspólnie z marszałkami województw zostanie określona odpowiedzialność i poziom wsparcia za kolejowe lub autobusowe połączenia dowozowe.

Aktualnie inicjowane są prace mające na celu ewaluację zarówno przyjętych, jak i nowo proponowanych, korytarzy linii kolejowych. Działanie to nie będzie dotyczyło podstawowego ciągu linii „Y” (Warszawa – Łódź – Wrocław / Poznań), który stanowiąc priorytet inwestycyjny, będzie możliwie szybko przygotowywany do realizacji.

W zakresie pozostałych ciągów wspomniana ewaluacja będzie podstawą do podejmowania decyzji dotyczących kierunków rozwoju infrastruktury kolejowej oraz kolejnych priorytetów inwestycyjnych. Analizy obejmą m.in. spodziewaną liczbę pasażerów i pociągów na poszczególnych odcinkach, ich położenie na ciągach europejskich, adekwatność parametrów technicznych, 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 z PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., przy udziale interesariuszy branżowych i samorządowych, a ich zakończenie planowane jest na koniec 2025 r. Na chwilę obecną 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.

Poniżej przekazuję odpowiedzi na pytania szczegółowe.

Ad 1. Proszę ponadto o odpowiedź, na których liniach i na których odcinkach przyjęto osiągnięcie prędkości przez pociągi pow. 300 km/h? W jakich latach planowana jest budowa ww. tras i kiedy mają one być dostępne dla podróżnych? Proszę o przedstawienie możliwie jak najszerszych i najbardziej szczegółowych informacji.

Uszczegóławiając zakres inwestycji „Y”, pierwsze pociągi będą mogły pojechać linią Warszawa – CPK – Łódź w 2032 r. Po uzupełnieniu o odcinek Łódź – Sieradz – Wrocław i Sieradz – Poznań oraz uwzględnieniu bezpiecznej rezerwy czasu, cały „Y” powinien być gotowy w 2035 r. Najszybsze pociągi będą kursować z prędkością do 320 km/h. Rozstrzygnięcia w zakresie prędkości pociągów dla innych inwestycji są przedmiotem analiz.

Prędkość 320 km/h będzie miała wpływ tylko na te projekty, dla których decyzja środowiskowa została wydana lub jest procedowana. W pozostałych przypadkach wpływu mieć nie będzie. Jednocześnie prędkość 320 km/h mieści się w zakładanej prędkości projektowej w projektach „Y”, która wynosi 350 km/h, co oznacza, że dla przebiegu linii kolejowej, czy też obiektów inżynierskich oraz szeregu innej infrastruktury, nie ma to wpływu.

Ad 2. W prezentacji brak jest jednak informacji o czasie dojazdu do Katowic i Krakowa (południe Polski), gdzie obecnie już teraz występują jedne z największych w naszym kraju potoki pasażerskie. Tymczasem przepustowość tych linii kolejowych jest na wyczerpaniu. Czy zatem południe kraju ma być wykluczone komunikacyjnie jeśli chodzi o Koleje Szybkich Prędkości? W których latach planowana jest budowa nowej linii Katowice-Kraków do Warszawy? Po jakim śladzie planowane jest powstanie ww. infrastruktury? We wspomnianej mapce jest ponadto zaznaczone nowe połączenie z Krakowa i Katowic - z węzłem Śląsko-Małopolskim na wysokości Bukowna i Jaworzna. Czy zatem Pan Premier podtrzymuje konieczność budowy południowego Y-greka po nowym śladzie łączącego stolicę Małopolski, Śląsk i stolicę kraju?

Na znaczącym fragmencie relacji Warszawa – Kraków i Warszawa – Katowice linią dużych prędkości będzie istniejąca linia CMK, modernizowana obecnie przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. do prędkości 250 km/h. Zatem stwierdzenie o wykluczeniu komunikacyjnym tych rejonów jeżeli chodzi o Koleje Dużych Prędkości nie znajduje potwierdzenia. PKP PLK modernizuje także linię pomiędzy Będzinem a Katowicami wraz z dobudową drugiej pary torów, co wpłynie na zwiększenie przepustowości odcinka w najbardziej obciążonym obszarze Węzła Katowickiego.

Ad 3. Czy obecna koncepcja premiera D. Tuska i Ministerstwa Infrastruktury przewiduje obsługę miejscowości Olkusz (woj. małopolskie) liniami KDP wraz z zatrzymaniem na stacji Olkusz (lub budową nowej stacji Olkusz Południe)? Ile pociągów KDP ma obsługiwać rejon Olkusza wg. obecnych założeń i w jakich relacjach kursować będą pociągi na tej trasie.

oraz

Ad 5. Czy obecne kierownictwo resortu infrastruktury uznaje za zasadne powstanie Węzła Śląsko-Małopolskiego? Jeśli tak - w jakiej lokalizacji i w jakim terminie projekt zostanie zrealizowany?

Zgodnie z informacjami przekazanymi we wstępnej części odpowiedzi, to od wyników ewaluacji zależą dalsze decyzje w zakresie kierunków rozwoju infrastruktury kolejowej.

Ad 4. Czy obecny rząd planuje kontynuację projektu przygotowanego przez rząd Prawa i Sprawiedliwości i obejmującego budowę nowej linii Podłęże-Piekielko wraz z połączeniem Nowego Sącza oraz Nowego Targu i Zakopanego szybkim połączeniem kolejowym? Czy planowane jest przesunięcie w czasie tego projektu - jeśli tak - proszę o wskazanie terminu i powodów przesunięcia realizacji ww. inwestycji? Jakie prędkości mają osiągać pociągi na tej linii?

Inwestycja realizowana w ramach projektu Podłęże – Piekielko to część jednego z największych przedsięwzięć infrastrukturalnych na południu Polski. Umowa podpisana z konsorcjum firm w składzie Budimex S.A./Gülermak Ağır Sanayi İnşaat ve Taahhüt A.Ş./Gülermak Sp. z o.o. pozwoli na kompleksową modernizację linii kolejowej nr 104, na odcinku Limanowa – bocznica Klęczany. Czas wykonania prac PKP PLK S.A. określony na 31 miesięcy. Tory w znacznej części poprowadzone zostaną w nowym śladzie, z uwzględnieniem tunelu kolejowego, który skróci czas przejazdu na tej trasie. Polskie Linie Kolejowe podpisały również umowy na nadzór inwestorski nad tym i dwoma innymi odcinkami modernizowanej linii nr 104 (stacja Limanowa i Rabka Zaryte – Mszana Dolna).

Inwestycja oprócz modernizacji i elektryfikacji 75 km trasy Chabówka – Nowy Sącz obejmie również budowę 58 km nowej linii, łączącej Podłęże z Tymbarkiem i Mszaną Dolną. Dzięki temu do 2029 roku stworzona zostanie nowa linia kolejowa, która połączy Kraków z Podhalem i Sądecczyzną. Najszybsze pociągi przejadą trasą Kraków – Nowy Sącz w ok. 60 minut. Natomiast podróż ze stolicy Małopolski do Zakopanego zajmie ok. 90 minut. Projekt finansowany jest w ramach Krajowego Planu Odbudowy.

Z poważaniem

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Piotr Malepszak

Podsekretarz Stanu

Dokument podpisany elektronicznie.