



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTK-5-1.054.17.2024

Warszawa, 16 września 2024

Szanowny Pan
Szymon Hołownia
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację nr 3461 Poseł na Sejm RP Pauliny Matysiak, w sprawie stanu infrastruktury kolejowej w województwie dolnośląskim, poniżej przedstawiam stosowne informacje w odniesieniu do pytań ujętych w interpelacji.

Ad 1. Na ilu liniach w Polsce obowiązuje prędkość pociągów pasażerskich poniżej 70 km/h i jakie są to odcinki (z podziałem na prędkości szlakowe) oraz czym są spowodowane tak niskie parametry? Jeżeli jest to zły stan infrastruktury, a nie np. warunki techniczno-ruchowe w przypadku linii górskich, to dlaczego doprowadzono do złego stanu infrastruktury zamiast utrzymywać ją we właściwym stanie?

W załączeniu przedstawiam zestawienie linii kolejowych, na których obowiązuje prędkość pociągów pasażerskich poniżej 70 km/h. Prędkości obowiązujące na przedmiotowych liniach kolejowych wynikają m.in. z geometrii linii kolejowej, stanu technicznego oraz potrzeb przewozowych zgłaszanych przez przewoźników. Spółka PKP PLK prowadząc inwestycje infrastrukturalne oraz prace utrzymaniowe i naprawcze, dąży do podnoszenia prędkości pociągów pasażerskich.

Należy przy tym nadmienić, że z uwagi na ograniczone środki finansowe nie jest możliwe utrzymanie wszystkich linii kolejowych na tym samym poziomie, dlatego w pierwszej kolejności prowadzone są prace na odcinkach o najwyższym zapotrzebowaniu na ruch pasażerski.

Ad 2. Jaki jest harmonogram poprawy infrastruktury na liniach lokalnych w województwie dolnośląskim, w szczególności na linii 137?

W zakresie linii kolejowych nr 274, 279, 282, 286 na terenie województwa dolnośląskiego obecnie realizowane są niżej wskazane dokumentacje projektowe w ramach Programu Uzupelniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej – Kolej+ do 2029 roku:

- „Budowa bazowej infrastruktury do uruchomienia Wrocławskiej Kolei Metropolitalnej. Poprawa jakości połączeń z Legnicy do Wrocławia na odcinku Środa Śląska – Wrocław”, planowane zakończenie projektowania w 2026 r., a zakończenie robót budowlanych w 2029 r.;
- „Rewitalizacja linii kolejowej Zgorzelec – Bogatynia w celu włączenia Bogatyni do sieci regionalnego wojewódzkiego transportu kolejowego”, planowane zakończenie projektowania w 2026 r., a zakończenie robót budowlanych w 2029 r.

Ponadto trwa procedura przetargowa na wybór wykonawcy dokumentacji projektowej dla szlaku Ścinawka Średnia – Kłodzko Główne wraz z nadzorem autorskim. Planowane zakończenie projektowania w 2026 r.

Realizowane są również prace budowlane w ramach projektu pn. „Prace na linii kolejowej nr 274 na odcinku Wrocław Świebodzki – Jelenia Góra, prace na szlaku Marciszów – Sędziszów, Wałbrzych Miasto – Wałbrzych Fabryczny oraz na obiektach inżynieryjnych”.

Dla projektu prac na linii kolejowej nr 137, odcinka Kędzierzyn Koźle – Kamieniec Ząbkowicki – Legnica ujętego w Krajowym Programie Kolejowym do 2030 roku (z perspektywą do roku 2032) w 2020 r. zakończono realizację studium wykonalności. Na liście rezerwowej Krajowego Programu Kolejowego ujęto realizację dalszych etapów ww. inwestycji, niemniej aktualnie brak jest zapewnionego finansowania na ich realizację.

Na linii kolejowej nr 137 na szlaku Rogoźnica – Jawor prowadzone są obecnie prace utrzymaniowe, które pozwolą na podniesienie prędkości rozkładowej do 120 km/h (z obecnej 80 km/h). Kontynuacja prac utrzymaniowych na linii 137 planowana jest również w 2025 r.

Prace utrzymaniowe pozwolą na utrzymanie zadowalających parametrów tej linii podobnie jak w przypadku linii kolejowej nr 27, gdzie PKP PL S.A. przygotowuje się do realizacji zadania inwestycyjnego na odcinku Nasielsk – Sierpc. Obecnie w ramach robót utrzymaniowo-naprawczych na linii kolejowej nr 27 między Nasielskiem a Raciążem realizowane są zadania, które pozwolą m.in. na zapobieżenie wprowadzenia ograniczenia prędkości, dostosowanie nawierzchni kolejowej do prędkości rozkładowej do 120 km/h, zwiększenie przepustowości linii oraz poprawę konkurencyjności oferty przewozowej.

Natomiast w ramach Krajowego Planu Odbudowy prowadzone będą prace na linii kolejowej nr 137 w zakresie projektu digitalizacyjnego. Zadanie obejmuje m.in. stację Świdnica Miasto wraz z zabudową nowych urządzeń liniowych na szlaku Świdnica – Miasto – Jaworzyna Śląska oraz 2 przejazdy kolejowo-drogowe. Ponadto w ramach projektów ujętych w Krajowym Programie Kolejowym, związanych z poprawą bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych, realizowane będą prace na 7 innych przejazdach ww. linii kolejowej.

Warto również nadmienić, że w Krajowym Programie Kolejowym na liście rezerwowej znajdują się projekty:

- „Poprawa przepustowości linii 274 na odcinku Wrocław – Jaworzyna Śląska”;
- „Prace na linii kolejowej nr 274 na odcinku Jelenia Góra – Lubań Śląski”;
- „Modernizacja linii kolejowych nr 274, 279, 282, 290, 324, 344, 348, 370, 779, 780, 786 na odcinkach Zielona Góra – Żary – Węglińiec – Zgorzelec/Lubań – Mikułowa – Zawidów – gr. państwa/Krzewina Zgorzelecka – Turoszów (Bogatynia)”;
- „Rewitalizacja linii kolejowej nr 274 na odcinku Jelenia Góra – Zgorzelec, etap I, Lubań Śl. – Zgorzelec wraz z łącznicą kolejową, linia nr 778”;
- „Prace na linii 286 na odcinku Wałbrzych Główny – Kłodzko Główny”.

Ad 3. Dlaczego na odcinku Kłodzko Główny – Ścinawka Średnia linii 286 ruch pociągów prowadzony jest tylko po jednym torze? Od kiedy drugi tor nie jest użytkowany?

Tor nr 1 linii kolejowej nr 286 na szlaku Kłodzko Główny – Ścinawka Średnia jest zamknięty od dnia 24 kwietnia 2017 r. z powodu złego stanu technicznego. Aktualnie trwa procedura przetargowa na wybór wykonawcy dokumentacji projektowej dla szlaku Kłodzko Główny – Ścinawka Średnia wraz z nadzorem autorskim.

Ad 4. Czy Ministerstwo Infrastruktury po rządach PiS i latach ignorowania lokalnych linii kolejowych planuje przyjąć program poprawy stanu infrastruktury lokalnej i reaktywacji lokalnych linii kolejowych? Jeśli tak, to jakie to będą działania i kiedy można się ich spodziewać?

Jak wspomniano w odpowiedzi na pytanie nr 2, inwestycje w zakresie infrastruktury lokalnej oraz budowa lub reaktywacja lokalnych linii kolejowych, zostały ujęte przede wszystkim w Programie Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej – Kolej + do 2029 roku., jak również w ramach projektów multilokalizacyjnych ujętych w Krajowym Programie Kolejowym, w tym w ramach Krajowego Planu Odbudowy.

Ministerstwo Infrastruktury podejmuje działania na rzecz poprawy standardu i dostępności przewozów kolejowych, a także poprawy skomunikowania mniejszych ośrodków w całej Polsce w ramach programów wieloletnich, tj.:

- Krajowego Programu Kolejowego do 2030 roku (z perspektywą do roku 2032);
- Programu Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej – Kolej + do 2029 roku;
- Rządowego programu budowy lub modernizacji przystanków kolejowych na lata 2021-2025.

Największym z tych programów jest Krajowy Program Kolejowy ustanawiający ramy finansowe oraz warunki realizacji zamierzeń Państwa w zakresie inwestycji kolejowych przewidywanych do wykonania do 2032 roku.

Program Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej – Kolej + do 2029 roku, nakierowany jest na usprawnienie połączeń kolejowych miejscowości o populacji powyżej 10 tys. mieszkańców z miastami wojewódzkimi. Efektem Programu będzie usprawnienie codziennych podróży oraz możliwość przedstawienia bardziej dostosowanej do potrzeb lokalnej społeczności oferty przewozowej.

Natomiast w ramach Rządowego programu budowy lub modernizacji przystanków kolejowych na lata 2021-2025 realizowane są projekty dotyczące budowy lub modernizacji przystanków kolejowych, a także zadań związanych miejscami parkingowymi dla podróżnych. W całej Polsce zbudowane zostaną nowe przystanki kolejowe, odbudowane te, które od lat nie istnieją oraz wydłużone perony tam, gdzie nie mogą zatrzymywać się pociągi dalekobieżne.

Dodatkowo informuję, że Ministerstwo Infrastruktury zasygnalizowało potrzebę przeanalizowania całej infrastruktury kolejowej zarządzanej przez PKP PLK S.A. w kontekście m.in. efektywności ponoszonych nakładów na inwestycje oraz zwiększenia przepustowości na poszczególnych liniach kolejowych. Wobec powyższego, Spółka podjęła działania dotyczące przeglądu zakresów rzeczowych planowanych do realizacji projektów inwestycyjnych, jak również inwestycji już rozpoczętych.

Ad 5. Kiedy można spodziewać się aktualizacji Planu Transportowego? Czy dla województwa dolnośląskiego planowane są nowe połączenia dalekobieżne? Jeśli tak, to jakie?

Funkcją Planu transportowego jest określenie potrzeb w zakresie przewozów pasażerskich w celu planowanego objęcia dofinansowaniem przez Ministra wskazanych połączeń.

W związku z powyższym Minister Infrastruktury stara się realizować postanowienia Planu transportowego przy jednoczesnym uwzględnieniu aktualnych warunków i możliwości przewoźnika (m.in. taborowych). Założeniem Ministerstwa Infrastruktury jest, aby oferta przewozów dla nowego rozkładu jazdy co najmniej nie była gorsza w stosunku do obecnie obowiązującej w momencie planowania.

Zgodnie z postanowieniami art. 11 ust. 2 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz.U. z 2023 r. poz. 2778), Plan transportowy może być poddawany aktualizacji w zależności od uzasadnionych potrzeb. Obecnie nie sposób przewidzieć, ani wymienić wszystkich możliwych czynników, które mogą wpływać

na podjęcie przez Ministra decyzji o przystąpieniu do aktualizacji Planu. Tym niemniej uwzględnić należy, że zmiany Planu w przyszłości będą wynikały z harmonogramu realizacji inwestycji związanych z budową nowych linii kolejowych, zakupami taboru oraz projektem Horyzontalnego Rozkładu Jazdy.

Należy zaznaczyć, że Plan transportowy opracowany przez Ministra, jest uwzględniany w planach transportowych marszałków województw, wykonujących zadania organizatora w zakresie wojewódzkich przewozów pasażerskich. Z kolei plany marszałków województw uwzględniają w swoich planach transportowych pozostali organizatorzy publicznego transportu zbiorowego, zgodnie z art. 11 ust. 1 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.

W związku z powyższym oraz z uwagi na dążenie do ustabilizowania oferty przewozach kolejowych, wykonywanych w ramach świadczenia usług o charakterze użyteczności publicznej, aktualizacja powinna być podejmowana wyłącznie w sytuacji stwierdzenia przez organizatora prawdopodobieństwa wystąpienia lub faktycznego wystąpienia zdarzeń mogących w sposób istotny w pływać na realizację postanowień ujętych w Planie.

Odpowiadając na pytanie dotyczące planowanych połączeń dla województwa dolnośląskiego wyjaśniam, że rozkład jazdy pociągów edycji 2024/2025 znajduje się w konstrukcji, wobec czego nie ma możliwości udzielenia szczegółowych informacji w zakresie siatki połączeń dla województwa dolnośląskiego. Jak zostało przekazane wyżej, Ministerstwo dokłada starań, aby oferta dla kolejnego rozkładu jazdy nie uległa pogorszeniu dla poszczególnych miejscowości.

Z wyrazami szacunku,

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Piotr Malepszak

Podsekretarz Stanu

Załącznik:

Wykaz odcinków linii kolejowych z prędkością poniżej 70 km/h.