



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTK-5-1.054.39.2024
Warszawa, 24 września 2024

Szanowny Pan
Szymon Hołownia
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację nr 4323 Poseł na Sejm RP Pauliny Matysiak, w sprawie linii kolejowej nr 33 na odcinku Kutno - Sierpc, poniżej przedstawiam stosowne informacje w odniesieniu do pytań ujętych w interpelacji.

Ad 1. Czy termin zakończenia prac nad studium wykonalności modernizacji linii kolejowej nr 33 na odcinku Kutno — Sierpc uległ zmianie w wyniku podpisania aneksu? Jeśli tak, to kiedy podpisano aneks i jaki wynika z niego termin realizacji prac? Czy może jednak opracowane powstało, tylko jego wyniki nie zostały jeszcze przedstawione opinii publicznej?

Termin zakończenia prac nad przedmiotowym studium uległ zmianie w związku z zawartym 15 listopada 2022 roku aneksem. Zakończenia prac zaplanowano w I kw. 2026 roku.

Ad 2. Jakie są rozstrzygnięcia dla docelowej prędkości przy modernizacji odcinka Kutno — Płock dla pociągów pasażerskich, a jakie dla pociągów towarowych?

Na odcinku Kutno - Płock Trzepowo planowana jest prędkość:

- dla pociągów pasażerskich 120 - 140 km/h;
- dla pociągów towarowych 100 km/h.

Na odcinku Płock Trzepowo - Sierpc planowana jest prędkość:

- dla pociągów pasażerskich 120 km/h;
- dla pociągów towarowych 80 km/h.

Dla łącznic w rejonie Kutna planowana jest prędkość 100 km/h dla pociągów pasażerskich i towarowych.

Ad 3. Czy dobudowa drugiego toru na odcinku Kutno Azory – Łąck została zamawiającemu zarekomendowana w opracowaniu?

Wykonawca studium wykonalności zarekomendował dobudowę drugiego toru na odcinku Kutno Azory - Łąck z zastrzeżeniem zachowania, w miarę możliwości, jego przebiegu w dotychczasowym pasie kolejowym.

Ad 4. Jakie są rekomendacje dla alternatywnego wobec obecnego przebiegu linii nr 33 w Płocku (tzw. „towarowej obwodnicy”)? Jakie są oszacowane koszty budowy dla wariantu przechodzącego przez Płock w nowym śladzie (oprotestowanego przez Prezydenta Miasta oraz Radę Miasta), a jakie dla wariantów częściowo omijających miasto po wschodniej lub zachodniej stronie? Jakie były przyjęte kryteria do finalnej rekomendacji dla tego odcinka w opracowaniu? Jakie są realne szanse na

doprowadzenie do budowy „towarowej obwodnicy” Płocka w rekomendowanym wariantcie (np. z wykorzystaniem środków pierwotnie alokowanych do programów typu Kolej +) i w jakim horyzoncie czasowym?

Wykonawca studium wykonalności zarekomendował wariant V5, który zakłada przebieg linii kolejowej po zachodniej stronie miasta jako alternatywny wobec obecnego przebiegu linii kolejowej nr 33.

Koszty wariantów szacowane są następująco:

- wariant V5 (po zachodniej stronie miasta) – ok. 3,43 mld zł;
- wariant V2a (przez miasto Płock, wykluczony przez władze miasta) – ok. 3,63 mld zł;
- wariant V4 (po wschodniej stronie miasta, wykluczony przez władze miasta) – ok. 3,83 mld zł.

Zgodnie z wymaganiami postawionymi wykonawcy analiza wielokryterialna uwzględniała:

- stopień dopasowania wariantu do rozwoju społeczno-gospodarczego;
- zaspokojenie nowych potrzeb otoczenia;
- prognozy przewozów oraz możliwość kształtowania oferty rozkładowej;
- przewidywaną skalę nakładów inwestycyjnych w realizacji do uzyskanych efektów;
- wstępną ocenę oddziaływania wariantów na środowisko;
- aspekt techniczny.

Obecnie realizacja prac na linii kolejowej nr 33 na odcinku Kutno – Sierpc możliwa jest jedynie w ramach projektu pn. „Modernizacja linii kolejowej nr 33 na odcinku Kutno – Płock – Sierpc”. Projekt ten znajduje się na liście rezerwowej Krajowego Programu Kolejowego do 2030 roku (z perspektywą do roku 2032), wśród projektów CEF2 i FENIKS 2021 – 2027 i nie ma zapewnionego finansowania.

Ad 5. Czy opracowanie odnosi się do zagadnienia, że pozostawienie wyłącznie aktualnego przebiegu linii przez Płock może tworzyć zagrożenia w postaci ograniczeń technicznych (i fizycznego zużycia) mostu, który przed 90 laty nie był projektowany do przenoszenia ciężkich transportów z chemikaliami?

Opracowanie studium wykonalności odnosi się do istniejącego przebiegu linii kolejowej nr 33 przez Płock, w tym istniejącego mostu przez Wisłę, którego właściwy remont ujęty jest w dokumentacji przedprojektowej.

Ad 6. Czy proponowane są w opracowaniu dodatkowe przystanki osobowe na obecnym miejskim przebiegu linii 33 w Płocku? Jeżeli tak, jakie to lokalizacje i jakie są postulowane długości krawędzi peronowych?

Zaplanowane do realizacji nowe przystanki osobowe to: Płock Górny, Płock ZOO, Płock Wschodni. Natomiast długości peronów nie są projektowane na etapie studium.

Ad 7. Jakie rozstrzygnięcia postawiono dla planowanych łącznic w Kutnie, umożliwiających zjazd z linii 33 na linię 18 oraz linię 3, podnoszących przepustowość węzła Kutno dzięki braku konieczności zmiany kierunku jazdy?

Przewidziano do budowy łącznicy bezkolizyjnej, a zastosowane połączenia rozjazdowe z istniejącymi liniami kolejowymi oraz geometria projektowanych łącznic umożliwią jazdę z prędkością 100 km/h dla pociągów towarowych i pasażerskich. W ciągu projektowanych

łącznie zaplanowano przebudowę istniejącego wiaduktu kolejowego na linii kolejowej nr 3 w km 130,580, budowę nowego wiaduktu kolejowego umożliwiającego bezkolizyjne skrzyżowanie z linią kolejową nr 18 oraz przebudowę wiaduktu kolejowego na linii kolejowej nr 18 km 4,500.

Ad 8. Jakie są ustalenia opracowania dla odcinka Płock Trzepowo – Sierpc w zakresie docelowej prędkości, potencjalnej elektryfikacji oraz lokalizacji stacji, na której możliwe byłoby „mijanie się” pociągów?

Na odcinku Płock Trzepowo – Sierpc linii kolejowej nr 33 nie zaplanowano elektryfikacji.

Przedmiotowy odcinek będzie charakteryzował się następującymi parametrami:

- prędkość 120 km/h dla pociągów pasażerskich;
- prędkość 80 km/h dla pociągów towarowych;
- możliwość mijania pociągów w stacjach: Proboszczewice Płockie (km 65,421), Gozdowo (km 72,600) oraz Susk (km 81,225).

Z wyrazami szacunku,

Dokument podpisany elektronicznie przez:
z upoważnienia Ministra Infrastruktury
Piotr Malepszak
Podsekretarz Stanu