



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTK-5-1.054.84.2024
Warszawa, 23 grudnia 2024

Szanowny Pan
Szymon Hołownia
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na zapytanie nr 1895 Posła na Sejm RP Marka Rząsy, w sprawie utrudnień dla podróżujących koleją na trasie Przemyśl – Sandomierz - Warszawa, poniżej przedstawiam stosowne informacje.

Ad 1. Kiedy rozpoczęto remont linii kolejowej Przemyśl - Sandomierz - Warszawa i kiedy planowane jest jego zakończenie?

Ad 2. Jaki będzie zakres prac remontowych?

Ad 3. Jaki będzie przewidywany czas pociągów dalekobieżnych na trasie Przemyśl-Sandomierz -Warszawa po zakończeniu remontu?

Uprzejmie informuję, że na odcinku Przemyśl – Sandomierz – Warszawa realizowane są obecnie 2 projekty inwestycyjne:

- „Prace na linii kolejowej nr 25 na odcinku Skarżysko-Kamienna – Sandomierz”;
- „Prace na liniach kolejowych nr 25, 74, 78 na odcinku Stalowa Wola – Tarnobrzeg/Sandomierz – Ocice/Padew”.

Prace na linii kolejowej nr 25 na odcinku Skarżysko-Kamienna – Sandomierz rozpoczęły się w 2018 roku. Na odcinku Skarżysko-Kamienna – Ostrowiec Świętokrzyski roboty budowlane zostały zakończone. Natomiast prace na odcinku Ostrowiec Świętokrzyski – Sandomierz powinny zostać zakończone niebawem.

W zakresie projektu pn. „Prace na liniach kolejowych nr 25, 74, 78 na odcinku Stalowa Wola – Tarnobrzeg/Sandomierz – Ocice/Padew” w dniu 30 sierpnia 2024 r. zostało ogłoszone postępowanie przetargowe. Termin zakończenia prac nie został jeszcze wskazany, ponieważ umowa z wykonawcą nie została zawarta. Wstępnie zakłada się, że inwestycja potrwa do 2028 roku. W ramach ww. projektu planuje się modernizację odcinka linii kolejowej nr 25 od stacji Padew do stacji Sandomierz. Realizacja przedmiotowej inwestycji ma na celu podniesienie prędkości pociągów pasażerskich do 120 km/h oraz pociągów towarowych do 110 km/h.

Po zakończeniu prac przewidywany czas przejazdu pociągów dalekobieżnych na trasie Przemyśl – Sandomierz – Warszawa wyniesie około 4h 45min (ok. 0,5h krócej niż obecnie), jednak należy mieć na uwadze, że jest to wstępna symulacja, a czas jazdy uzależniony będzie również od parametrów pociągów, a także liczby i długości postojów handlowych, dlatego fatyczny czas przejazdu może się różnić od wskazanego powyżej.

Ad 4. Na jakiej podstawie ustalana jest wielkość składu pociągu na danej linii i czy w związku powtarzającym się także na innych liniach problemem nie dostosowania wielkości składu do liczby podróży przewiduje Pan Minister wprowadzenie rozwiązań, które pomogłyby krajowym przewoźnikom w jego rozwiązywaniu i zapewniły podróżnym właściwe warunki?

Podaż miejsc w pociągach jest ustalana na podstawie dostępnych wyników dotyczących frekwencji oraz liczby posiadanego taboru dostępnego do ruchu. Spółka PKP Intercity SA dokłada starań, by możliwie przystosować podaż miejsc w każdym pociągu do spodziewanej frekwencji, ale należy mieć na względzie ograniczoną pulę taboru, którym Spółka dysponuje.

W przypadku pociągów kursujących na trasie Warszawa – Sandomierz – Przemyśl, tj. IC San i IC Witos, planowe zestawienie to trzy wagony na odcinku Warszawa – Ostrowiec Świętokrzyski. W piątki i niedziele, gdy frekwencja w tych pociągach jest największa, kursuje dodatkowo czwarty wagon, zwiększając podaż o 72 miejsca siedzące. Na odcinku Przemyśl – Sandomierz, gdzie frekwencja jest mniejsza, kursują planowo dwa wagony. Z przeprowadzonych obserwacji wynika, że najczęściej przepełnienia występują na odcinku Warszawa – Radom. Na dalszych fragmentach trasy podstawowa podaż miejsc jest niewystarczająca niemal wyłącznie w okresie największych szczytów przewozowych. Wraz z wejściem w życie Roczego Rozkładu Jazdy 2024/2025 zestawienie pociągów IC San i IC Witos zostanie wzmocnione do czterech wagonów kursujących codziennie. Pociągi będą także przystosowane do przewozu rowerów oraz podróżnych z niepełnosprawnościami.

Ponadto w miarę możliwości, w pociągach IC San i IC Witos zarządzane są dodatkowe wzmocnienia operatywne, na przykład od 30 października 2024 r. do 1 listopada 2024 r. w obu ww. pociągach na odcinku Warszawa – Ostrowiec Świętokrzyski kursowały składy pięciowagonowe, natomiast w listopadzie w obydwu pociągach kursowało po 6 wagonów.

Z wyrazami szacunku,

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