



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTK-5-1.054.51.2024

Warszawa, 07 października 2024

Szanowny Pan
Szymon Hołownia
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację nr 4508 Posła na Sejm RP Marcina Ociepy, w sprawie zapowiedzi okrojenia inwestycji drogowych oraz inwestycji kolejowych ujętych w programach rządowych, poniżej przedstawiam stosowne informacje.

Na wstępie chciałbym zaznaczyć, że obecnie rozwój infrastruktury musi uwzględniać także nowe uwarunkowania, które nie były dotychczas brane pod uwagę. Należą do nich m.in. stopień zmotoryzowania, który jest już najwyższy w Europie, depopulację wielu obszarów, konieczność przenoszenia przewozów do środków o mniejszej uciążliwości dla środowiska. W tym kontekście aktualizacja planów związanych z infrastrukturą stanowi standardową procedurę. Ministerstwo Infrastruktury będzie zatem w najbliższym czasie kontynuować realizację głównych programów związanych z rozwojem sieci transportowej kraju, starając się jednocześnie dostosowywać zakresy poszczególnych programów do zmieniających się uwarunkowań.

W zakresie transportu kolejowego planowana jest dalsza realizacja programów wieloletnich dotyczących rozwoju infrastruktury kolejowej. Planowanie strategiczne inwestycji traktowane jest priorytetowo, gdyż wpływa na efektywne gospodarowanie środkami przeznaczonymi na realizację programów wieloletnich. Do najważniejszych celów prowadzonych inwestycji kolejowych należy m.in. modernizacja głównych linii kolejowych należących do sieci bazowej TEN-T, budowa spójnej sieci połączeń wojewódzkich i międzywojewódzkich, podnoszenie parametrów ciągów towarowych i likwidacja „wąskich gardeł” oraz zapewnienie obsługi potrzeb związanych z obronnością w zakresie transportu wojsk. Dodatkowo we współpracy z samorządami rewitalizowane są linie o znaczeniu regionalnym oraz realizowane są projekty dotyczące poprawy bezpieczeństwa na skrzyżowaniach linii kolejowych z drogami (tunele, wiadukty). Ponadto w zakresie projektów multilokalizacyjnych prowadzone są inwestycje dotyczące infrastruktury przystankowej oraz dworcowej, co tym samym poprawia komfort i funkcjonowanie węzłów przesiadkowych komunikacji publicznej.

Podejmowane działania mają na celu usunięcie zaległości w rozbudowie, modernizacji i rewitalizacji infrastruktury transportowej oraz połączenie infrastrukturalne najważniejszych ośrodków wzrostu z obszarami o niższej dynamice rozwoju i włączenie ich w sieć transportu europejskiego.

Projekty inwestycyjne dedykowane infrastrukturze kolejowej przewidują: wzmocnienie efektywności transportu kolejowego, zwiększenie bezpieczeństwa funkcjonowania transportu kolejowego, poprawę jakości w przewozach pasażerskich i towarowych.

Należy podkreślić, że działania związane z realizacją inwestycji kolejowych powinny uwzględniać jak najlepsze dopasowanie środka transportu do potrzeb danego regionu, połączeń komunikacyjnych i potoków pasażerskich, przy racjonalnym wydatkowaniu środków publicznych. W niektórych przypadkach zasadne jest uruchomienie komunikacji autobusowej, tam gdzie połączenia kolejowe są ekonomicznie nieuzasadnione.

Niezależnie od działań inwestycyjnych prowadzone są również niemniej istotne prace utrzymaniowe na sieci kolejowej. Zgodnie z przyjętym mechanizmem finansowania na podstawie programu wieloletniego ze środków publicznych pokrywane są koszty utrzymania, których zarządca – PKP PLK S.A. nie może pokryć z uzyskiwanych przychodów.

Podobnie w zakresie transportu drogowego kontynuowane są programy wieloletnie, które realizowane są zgodnie z harmonogramami wynikającymi z postępów w pracach przygotowawczych.

Ministerstwo Infrastruktury odpowiedzialne jest za utrzymanie wysokiego i stabilnego tempa inwestycji polegających na rozbudowie infrastruktury drogowej i jej utrzymaniu, działając przy tym w określonych, racjonalnych ramach finansowych oraz z poszanowaniem zasad zrównoważanego rozwoju – w celu zakończenia budowy sieci autostrad i dróg ekspresowych, w tym sieci TEN-T oraz w celu zapewnienia odpowiednich parametrów technicznych oraz bezpieczeństwa ruchu na pozostałych drogach krajowych.

Dobrze rozwinięta sieć drogowa jest czynnikiem wspierającym osiągnięcie coraz lepszych wskaźników ekonomicznych przez Polskę, zwłaszcza jeśli weźmiemy pod uwagę geograficzne położenie Polski i przebieg na terenie naszego kraju wielu ważnych szlaków międzynarodowych.

Ministerstwo Infrastruktury skupiać się będzie nadal na zapewnieniu finansowania dla:

1. nowych inwestycji, głównie w postaci ciągów autostrad, dróg ekspresowych oraz obwodnic,
2. inwestycji w istniejącą infrastrukturę, w tym poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego,
3. wsparcie inwestycji samorządowych.

Oprócz budowy kluczowych dla transportu odcinków dróg szybkiego ruchu i obwodnic, prowadzimy szereg mniejszych inwestycji na istniejącej sieci dróg krajowych, które będą systematycznie rozszerzane. Stymulowanie rozwoju sieci dróg samorządowych – gminnych, powiatowych i wojewódzkich, obok rozwoju sieci dróg krajowych, stanowi jeden z głównych priorytetów transportowych obecnego rządu.

Z każdym rokiem przybywa infrastruktury wymagającej utrzymania. To zwiększenie ma charakter zarówno ilościowy, związany ze wzrostem ogółem liczby kilometrów dróg krajowych podlegających utrzymaniu, jak i jakościowy, gdyż wraz z podniesieniem standardów dróg zwiększają się wymogi dotyczące ich utrzymania. Wymagania związane z utrzymaniem bieżącym są równoległe do kontynuowanych prac obejmujących kompleksowe przebudowy/rozbudowy dróg krajowych.

Podsumowując, należy podkreślić, że Ministerstwo Infrastruktury prowadzi ciągle działania w celu zabezpieczenia środków na utrzymanie oraz doinwestowanie zarówno sieci kolejowej, jak i drogowej.

Odnosząc się do kwestii zaplanowanych 1800 km nowych linii kolejowych w ramach komponentu kolejowego CPK wyjaśniam, że dotychczas prace przedprojektowe w postaci Studiów Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowych zostały zainicjowane dla ok. 1450 km nowych linii kolejowych. Należy podkreślić, że żaden z dotychczas planowanych projektów nie został wykluczony z realizacji. Podstawą do podejmowania decyzji dotyczących kierunków i kolejnych priorytetów inwestycyjnych w zakresie infrastruktury transportu kolejowego w ramach koncepcji CPK, będzie zainicjowana kompleksowa analiza rozwoju sieci kolejowej. Będzie ona dotyczyć zarówno odcinków dotychczas przygotowywanych, jak i nowo proponowanych korytarzy linii kolejowych, w zakresie m.in. prognozowanej liczby pasażerów, ruchu pociągów i adekwatności parametrów technicznych.

Działania te uwzględnią także m.in.: położenie odcinków na ciągach europejskich, stopień zaawansowania projektów oraz dostępność i realność ewentualnych alternatywnych rozwiązań. W trakcie trwania projektu wykonana zostanie wielowariantowa analiza różnych koncepcji rozwoju sieci kolejowej, przy wykorzystaniu nowoczesnych metod i narzędzi analitycznych. Prace prowadzone będą we współpracy z PKP PLK S.A., przy udziale interesariuszy branżowych i samorządowych, a ich zakończenie planowane jest na koniec 2025 r.

Dodatkowo informuję, że zasady organizacji i funkcjonowania regularnego przewozu osób w publicznym transporcie zbiorowym realizowanego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej w transporcie kolejowym określa ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz.U. z 2023 r. poz. 2778), zwana dalej „ustawą”.

W kontekście przyszłych rozkładów jazdy informuję, że w sierpniu 2022 r. z inicjatywy Ministerstwa Infrastruktury rozpoczęto rozmowy zmierzające do konsolidacji działań prowadzonych równolegle przez Ministerstwo Infrastruktury, CPK Sp. z o.o. i PKP PLK SA. Od tego czasu ww. jednostki oraz CUPT i Urząd Transportu Kolejowego współpracują w zakresie opracowania i wdrożenia od grudnia 2030 r. Horyzontalnego Rozkładu Jazdy (HRJ). HRJ wprowadzi nowy system organizacji połączeń kolejowych na terenie kraju, który oparty będzie nie tyle na pojedynczych połączeniach nietworzących spójnego systemu, co na zdefiniowanych i uzgodnionych liniach komunikacyjnych. Projekt zakłada, że połączenia uruchamiane na zlecenie ministra właściwego ds. transportu będą realizowane wyłącznie na ww. liniach komunikacyjnych, pomiędzy dużymi ośrodkami, ale z większą częstotliwością niż obecnie. Wysoka częstotliwość na głównych ciągach umożliwi korzystanie z efektu skali. Opracowany układ linii komunikacyjnych dalekobieżnych będzie stanowił bazę do koordynacji, ścisłego skomunikowania z połączeniami wojewódzkimi (kolejowymi i autobusowymi) w węzłach przesiadkowych. Celem jest uzyskanie dostępu do systemu kolei dalekobieżnej z każdego powiatu w Polsce, bezpośrednio lub pośrednio za pomocą dowozowych pociągów regionalnych oraz autobusów dowozowych. Obecnie trwa szeroki proces konsultacyjny projektu HRJ.

Z wyrazami szacunku,

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