



MINISTER TRANSPORTU

Warszawa, dnia 04 września 2006 r.

TK1z-0701-024/06

Pan Bogdan Borusewicz
Marszałek Senatu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

W odpowiedzi na oświadczenie senatora Romana Ludwiczaka dotyczące stanu technicznego infrastruktury dróg kolejowych na obszarze województwa dolnośląskiego, pismo nr BPS/DSK-043-495/06 z dnia 32 sierpnia 2006 r., uprzejmie wyjaśniam, że w konsekwencji wieloletniego niedoinwestowania infrastruktury kolejowej jej stan techniczny ulegał postępującej degradacji. Sytuacja wymusza ciągłe diagnozowanie stanu techniczno-eksploatacyjnego dla zachowania bezpieczeństwa ruchu, co skutkuje koniecznością wprowadzania ograniczeń eksploatacyjnych w formie obniżania prędkości i nacisków dopuszczalnych, jak również wprowadzania punktowych ograniczeń prędkości.

Stosownie do przepisów Rodziału 7 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym z budżetu państwa finansowane są inwestycje wynikające z umów i porozumień międzynarodowych; inwestycje, remonty, eksploatacja i utrzymanie linii kolejowych o znaczeniu wyłącznie obronnym; koszty przygotowania i realizacji inwestycji obejmujących linie kolejowe o znaczeniu państwowym. Inwestycje obejmujące linie nie zaliczone do linii państwowego znaczenia finansowane są przez zarządcę infrastruktury, jak również mogą być dofinansowywane z budżetu jednostek samorządu terytorialnego i Funduszu Kolejowego. Inwestycje infrastrukturalne finansowane są także ze środków pomocowych UE, tj. Funduszu Spójności, Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i kredytów uzyskiwanych z międzynarodowych instytucji finansowych. Dotychczas środki budżetowe na finansowanie inwestycji kolejowych, wystarczały jedynie na zapewnienie współfinansowania inwestycji realizowanych z funduszy UE.

Na terenie województwa dolnośląskiego, z ogólnej ilości 1766 km linii zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., 1045 km jest o znaczeniu państwowym, a pozostałe mają znaczenie regionalne.

Szacowane środki finansowe na likwidację punktowych ograniczeń niektórych linii kolejowych są następujące: 19,9 mln zł - linia nr 137 - Katowice - Legnica (odc. Paczków - Legnica); 0,8 mln zł - linia nr 181 - Herby Nowe - Oleśnica (odc. Syców - Oleśnica); 8,9 mln zł - linia nr 279 - Lubań Śląski - Węgliniec; 7,9 mln zł - linia nr 283 - Jelenia Góra - Ławszowa .

Odnosząc się do zadanych pytań informuję, że dla przywrócenia parametrów linii nr 274 Wrocław Świebodzki Zgorzelec niezbędna jest kompleksowa wymiana nawierzchni. W bieżącym roku wykonano kompleksową naprawę toru nr 2 na szlaku Mietków – Imbramowice na długości 6 km z wykorzystaniem materiału staroużytecznego, czego efektem jest podniesienie prędkości z $v = 30$ km/h do 100 km/h, oraz wykonano wymianę kompleksową nawierzchni w torze nr 2 na długości 2,8 km na szlaku Wałbrzych Szczawienko – Wałbrzych Miasto, czego efektem jest podniesienie prędkości z $v = 20$ km/h do 70 km/h.

W tym roku planowana jest także wymiana nawierzchni toru nr 1 na długości 7 km, rozjazdów, naprawa obiektu inżynierskiego i przejazdu na szlaku Wałbrzych Główny – Boguszów Gorce ze środków Funduszu Kolejowego.

Ze środków własnych zarządcy planowana jest wymiana rozjazdów na stacjach: Wałbrzych Główny, Jaworzyna Śląska, Świebodzice i Kąty Wrocławskie.

W ramach programu „Rehabilitacja trakcji i eliminacja wąskich gardeł na sieci kolejowej” na szlaku Wrocław Świebodzki – Wrocław Zachodni prowadzona jest przebudowa sieci trakcyjnej na długości 7,342 km wraz z wymianą konstrukcji wsporczych.

Linia nr 274 Wrocław Świebodzki – Zgorzelec w planach inwestycyjnych PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. na lata 2007 – 2013 i dalsze nie jest ujęta, ponieważ wysokość środków UE przewidziana na lata 2007-2013 wystarczy tylko na kontynuowanie już rozpoczętych inwestycji. Ewentualne naprawy na tej linii będą mogły być realizowane wyłącznie ze środków własnych zarządcy, Funduszu Kolejowego bądź współfinansowane przez samorząd terytorialny.

W ramach różnych projektów inwestycyjnych na terenie tego województwa realizowane i projektowane są zadania inwestycyjne, m.in. na odcinku Karłowice – Biskupice Oławskie (przebudowa przepustu) oraz odcinku Milicz – Zduny (zabudowa urządzeń ssp na przejeździe kat. A.).

Ponadto, w ramach Planu Inwestycyjnego 2006 wykonane zostaną w roku bieżącym projekty wykonawcze dla poniższych zadań:

- na linii nr 281 szlak Grabowno Wielkie – Bukowice Trzebnickie - zabudowa urządzeń ssp w km 24,392.

- na linii nr 281 szlak Oleśnica – Dąbrowa Oleśnicka - zabudowa urządzeń SPR i TVU wraz z przebudową srk w km 4,526. - na linii nr 273 szlak Wróblin Głogowski – Brzeg Główny zabudowa urządzeń ssp w km 110,747.

- na linii nr 290 szlak Krzewina Zgorzelecka zabudowa urządzeń srk w km 17,514

- dla linii nr 276 modernizacja układu torowego i elektryfikacja linii CE-59 odc. Międzyzlesie – gr. państwa.

Podstawowym projektem inwestycyjnym na terenie województwa jest „Modernizacja linii kolejowej E 30/C-E30”.

W ramach projektu modernizacją zostaną objęte odcinki: Węgliniec – Zgorzelec i Węgliniec – Bielawa Dolna/gr. państwa o łącznej długości 39 km. W bieżącym roku zakończone zostaną podstawowe prace budowlane na odcinkach: Węgliniec – Pieńsk dł. 12,6 km, Węgliniec – Bielawa Dolna/gr. państwa dł. 12,5 km, Pieńsk – Zgorzelec dł. 11,9 km. Na odcinku Legnica – Węgliniec prace trwają od roku 2004. Obecnie zakończono modernizację odcinka Legnica – Miłkowice o dł 11,6 km. Dodatkowo w 2006r. wykonane zostaną prace budowlane na odcinkach: Miłkowice – Okmiany dł. 17,5 km, Okmiany – Bolesławiec dł. 19,0 km, Zebrzydowa – Węgliniec dł 11,5 km. Na odcinku Opole – Wrocław – Legnica prace modernizacyjne rozpoczęto w 2000 r. Obecnie w końcowej fazie realizacji jest st. Św. Katarzyna, a do końca 2006 r. zostanie zmodernizowany szlak Malczyce – Szczedrzykowice. W 2006 r. rozpoczną się prace na stacjach Malczyce, Środa Śląska i Wrocław Żerniki.

W ramach zadania „Poprawa stanu infrastruktury kolejowej w Polsce” w roku bieżącym, przewiduje się wzmocnienie sklepień wiaduktu we Wrocławiu na linii nr 271 i 273 oraz zabudowę ssp na linii 273, Brzeg Dolny – Wołów. Efektem realizowanych działań będzie poprawa bezpieczeństwa na przejeździe kolejowym oraz likwidacja ograniczenia prędkości.

W ramach strategicznych projektów modernizacyjnych sieci kolejowej w Polsce obejmujących teren tego województwa jest kontynuowana i planowana do realizacji m.in.

- „Modernizacja linii E 30/CE 30 Zgorzelec/Bielawa Dolna- Wrocław- Katowice- Kraków- Przemyśl- Medyka” II etap, tj. odcinek Opole- Kędzierzyn Koźle- Gliwice- Zabrze; odcinek Bielawa Dolna – Horka - budowa mostu przez Nysę Łużycką oraz elektryfikacja; pilotażowe wdrożenie ERTMS w Polsce na odcinku Legnica - Węgliniec- Bielawa Dolna.
- „Modernizacja linii E 59 Wrocław- Poznań- Szczecin- Świnoujście” II etap tj. odcinek Wrocław- Rawicz
- „Modernizacja linii CE 59 Wrocław- Zielona Góra- Rzepin- Szczecin” - I etap tj. linia przeznaczona dla ruchu towarowego
- „Modernizacja linii kolejowej CE 59 Międzyzlesie- Wrocław- Głogów- Kostrzyn- Szczecin” - I etap, tj. odcinek Międzyzlesie- Wrocław.

Wykonane zadania inwestycyjne w ramach tych projektów mają na celu rewitalizację i modernizację sieci kolejowej. Zadania te obejmują miejsca na liniach kolejowych, w których ze względu na stan techniczny, mając na uwadze bezpieczeństwo ruchu pociągów, ograniczono prędkość do bezpiecznej. Likwidacja tych miejsc przywróci parametry pierwotne linii lub je podwyższy. Poza tym bezpośrednimi rezultatami napraw i modernizacji infrastruktury kolejowej będą: poprawa bezpieczeństwa ruchu, płynności ruchu, standardu i komfortu obsługi pasażerów oraz zmniejszenie uciążliwości kolei dla środowiska naturalnego.

W uzupełnieniu uprzejmie informuję, że w budżecie państwa na rok 2006 przewidziana została na infrastrukturę kolejową kwota 779.796 tys. zł, z tego 260 000 tys. zł na utrzymanie infrastruktury kolejowej, 505 596 tys. zł na inwestycje kolejowe, w tym na współfinansowanie projektów realizowanych ze środków UE oraz 14 200 tys. zł na inwestycje i utrzymanie linii kolejowych o znaczeniu wyłącznie obronnym.

Ponadto, z Funduszu Kolejowego w roku bieżącym około 81 mln zł przeznaczone zostanie m.in. na: dofinansowanie inwestycji w infrastrukturze kolejowej (9.861,3 tys. zł), remontów i utrzymania infrastruktury kolejowej (71.947,15 tys. zł).

Ponieważ środki te są jednak dalece niewystarczające, to w zaistniałej sytuacji poprawę stanu infrastruktury kolejowej upatruje się we współpracy zarządcy infrastruktury kolejowej z władzami samorządowymi dla pozyskania środków finansowych w ramach regionalnych programów operacyjnych, jak również z innymi podmiotami w ramach obowiązującego w tym zakresie prawa.

Z poważaniem

Z upoważnienia
MINISTRA TRANSPORTU
Bogusław Kowalski
Sekretarz Stanu