



MINISTER TRANSPORTU

Jerzy Polaczek

TA1MR-0701/1714/07

GABINET MARSZAŁKA SENATU
wpłynęło dn. *26.07.07*
nr. *5054* podpis.....

Warszawa, dnia *24* lipca 2007 r.

t. dor
SEKRETARIAT
Biura Prac Senackich
Wpłynęło dn. *26.07.07*
nr. *6537* podpis.....

Pan
Bogdan Borusewicz
Marszałek Senatu RP

Szanowny Panie Marszałku!

W odpowiedzi na oświadczenia senatorów Stefana Niesiołowskiego i Andrzeja Owczarka (pismo znak BPS/DSK-043-378/07) z dnia 11 czerwca br. w sprawie dostępności komunikacyjnej województwa łódzkiego przesyłam poniższe informacje.

Czy Ministerstwo Transportu posiada szczegółowy projekt przebiegu dróg i harmonogram prac dotyczących budowy infrastruktury drogowej na terenie województwa łódzkiego?

Harmonogramy prac dla inwestycji związanych z budową lub przebudową dróg krajowych i autostrad, z terenu województwa łódzkiego, będących w gestii Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad umieszczone są w projekcie *Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2007-2015* który został skierowany do rozpatrzenia przez Komitet Rady Ministrów.

Dokładny przebieg drogi zostaje ustalony na etapie wydawania decyzji administracyjnych, w szczególności decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia. Ze względu na zróżnicowany stopień zaawansowania prac przygotowawczych dla inwestycji z regionu łódzkiego zawartych w projekcie Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2007-2015, ostateczny wybór wariantu przebiegu każdej drogi będzie ustalony w innym czasie.

Czy Ministerstwo Transportu przewiduje wprowadzenie opłat za korzystanie z autostrad i dróg ekspresowych, istniejących i planowanych, przebiegających na terenie województwa łódzkiego?

Na terenie województwa łódzkiego przecinają się dwie autostrady, A1 i A2. Obie drogi ujęte są w Rozporządzeniu Rady Ministrów z 16 lipca 2002 r. w sprawie autostrad płatnych i zgodnie z przepisami są budowane i eksploatowane będą jako autostrady płatne.

Decyzja o ewentualnym zwolnieniu lub utrzymaniu opłat za przejazd autostradą w rejonie Łodzi będzie podjęta na podstawie wyników dotychczasowych prac nad nowymi odcinkami autostrad A1 Stryków – Pyrzowice i A2 Stryków – Konotopa.

W dokumentacji o warunkach przetargu dla A2 Stryków – Konotopa wskazano jeden odcinek, na którym nie przewiduje się pobierania opłat, tj. odcinek Pruszków – Konotopa. Na autostradzie A1 Stryków - Pyrzowice rozważa się wyłączenie z opłat obwodnicy Piotrkowa Trybunalskiego oraz Częstochowy.

Jeśli zostaną wprowadzone opłaty za korzystanie z tych dróg, od czego będzie zależała ich wysokość?

Aktualnie w Ministerstwie Transportu działa Zespół ds. opracowania projektu ustawy w zakresie zmian w systemie opłat za korzystanie z dróg krajowych, którego celem jest wypracowanie jak najkorzystniejszego pod względem społeczno -ekonomicznym, systemu budowy i eksploatacji autostrad i dróg ekspresowych.

Prace Zespołu obejmują także kwestie związane ze sposobem określania wysokości stawek opłat za przejazd.

Dla tradycyjnego systemu budowy autostrad wysokość opłaty będzie uzależniona od wkładu własnego w koszty budowy oraz od kosztów eksploatacji autostrady zgodnie z przepisami prawa krajowego i unijnego (Dyrektywa 2006/38/WE zmieniająca Dyrektywę 1999/62/WE).

W przypadku budowy w konwencji partnerstwa publiczno – prywatnego wysokość opłat będzie uzależniona od wyników negocjacji z partnerem prywatnym, co powinno być skorelowane z kosztami projektu i zyskiem dla partnera prywatnego.

W jaki sposób Ministerstwo Transportu planuje uchronić mieszkańców miejscowości położonych w okolicach płatnych odcinków dróg od zwiększenia natężenia ruchu drogowego wynikającego z rachunku ekonomicznego podróżujących?

Ministerstwo Transportu planuje uchronić mieszkańców od zwiększenia natężenia ruchu poprzez:

- rozwój sieci dróg ekspresowych, które w znacznym stopniu wpłyną na zmniejszenie natężenia ruchu w korytarzu istniejących i planowanych dróg krajowych.

- zagwarantowanie w kontraktach dotyczących budowy i eksploatacji autostrad, prawa ustalania opłat pobieranych za przejazd od użytkowników, w sposób zapewniający optymalne wykorzystanie infrastruktury autostrad oraz maksymalne zmniejszenie negatywnego wpływu na komfort oraz jakość życia mieszkańców terenów położonych w pobliżu tych dróg.

Resort transportu uwzględnia potrzebę ochrony tzw. dróg alternatywnych przed zwiększeniem natężenia ruchu w okolicach dróg objętych opłatami. Sposoby tej ochrony będzie opracowywać i wdrażać Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad przy współpracy odpowiednich zarządców dróg na odcinkach ww. dróg alternatywnych.

Kiedy Ministerstwo Transportu planuje zakończenie remontu sieci kolejowej na trasie Warszawa – Łódź?

Modernizacja linii kolejowej Warszawa-Łódź została podzielona na dwa etapy:

- I. obejmujący odcinek Skierniewice-Łódź Widzew, realizowany jest w ramach Sektorowego Programu Operacyjnego Transport na lata 2004-2006 (okres realizacji od lipca 2006 r. do czerwca 2008 r.),
- II. obejmujący odcinek Warszawa Zachodnia – Skierniewice oraz Łódź Widzew przewidziany na lata 2008-2012 w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2007-2013. Zakończenie prac jest przewidziane w połowie 2012 r.

Ze względu na fakt, że prace modernizacyjne prowadzone są na czynnej linii kolejowej konieczne jest prowadzenie jednotorowego ruchu pociągów na niektórych jej odcinkach.

Obecnie ruch jednotorowy prowadzony jest:

- od stacji Łódź Widzew do stacji Gałkówek;
- od stacji Rogów do stacji Płyćwia;
- od stacji Skierniewice do stacji Radziwiłłów Mazowiecki.

W związku z tym zmniejszona została znacznie przepustowość modernizowanych odcinków, co w konsekwencji przekłada się na ograniczenie liczby kursujących pociągów. Dodatkowo część pociągów pospiesznych na odcinku Łódź Fabryczna – Koluszki- Skierniewice zastąpiła odwołane pociągi osobowe. Wprowadzenie postojów na wszystkich stacjach i przystankach osobowych spowodowało wydłużenie czasu przejazdu do trzech godzin.

W jakim czasie planowane jest zwiększenie liczby połączeń porannych i wieczornych na trasie Warszawa – Łódź?

W połowie sierpnia br. zostanie oddany do użytku tor nr 1 i tor nr 2 na odcinku Łódź Widzew-Gańkówka, Rogów – Płyćwia oraz Skierniewice – Radziwiłłów Mazowiecki. Zostanie także podniesiona prędkość pociągów na w/w odcinkach. Pozwoli to przywrócić część odwołanych pociągów i skrócić czas przejazdu o ok. 20 min.

Jakie konsekwencje planuje Pan Minister wyciągnąć wobec przewoźnika, który notorycznie nie wywiązuje się z obowiązującego rozkładu jazdy pociągów?

Za realizację i prowadzenie ruchów pociągów odpowiedzialna jest PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Realizacja tej inwestycji wiąże się z ogromnymi utrudnieniami tj. wydłużeniem czasu podróży, czasowymi zmianami rozkładu jazdy i opóźnieniami. PKP PLK S.A. stara się ograniczyć do niezbędnego minimum niedogodności związane z modernizacją.

Należy mieć również na uwadze, iż powyższa inwestycja, rozpoczęta w lipcu 2006 r., pozwoli w czerwcu 2008 r. tj. po zakończeniu pierwszego etapu, skrócić czas podróży o pół godziny w stosunku do czasu przejazdu przed rozpoczęciem robót modernizacyjnych.

Po zakończeniu całej inwestycji czas przejazdu na 129 km odcinku Warszawa- Łódź skróci się o połowę – z dwóch godzin do około 65 minut. Tym samym zwiększony zostanie komfort podróży oraz zostanie wprowadzony na tej linii nowoczesny tabor. Do końca 2007 roku tabor kolejowy zakupiony w ramach projektu SPOT zostanie przekazany do spółki PKP Przewozy Regionalne sp. z o.o. Nowy tabor na linii Łódź – Warszawa zostanie wprowadzony na przełomie lipca i sierpnia br. Po modernizacji będzie to jedna z najnowocześniejszych linii kolejowych w Polsce.

W związku z powyższym, opóźnienia pociągów nie wynikają z przyczyn leżących po stronie przewoźnika i nie ma podstawy, aby wyciągać konsekwencje wobec przewoźnika, który nie wywiązuje się z obowiązującego rozkładu jazdy.

Ponadto wyjaśniam, iż w związku z tym, iż organizowanie i dotowanie przewozów na linii Warszawa – Łódź - Warszawa zgodnie z art. 40 ust. 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. nr 86, poz.789), należy do zadań własnych samorządów województw, Minister Transportu nie ma kompetencji, do podejmowania działań wobec przewoźnika.

z powtórzeniem

MINISTER TRANSPORTU

Jerzy Polaczek



MINISTER TRANSPORTU

Jerzy Polaczek

TA1MR-0701/1714/07

Warszawa, dnia 24 lipca 2007 r.

Pan
Bogdan Borusewicz
Marszałek Senatu RP

Szanowny Panie Marszałku!

W odpowiedzi na oświadczenia senatorów Stefana Niesiołowskiego i Andrzeja Owczarka (pismo znak BPS/DSK-043-378/07) z dnia 11 czerwca br. w sprawie dostępności komunikacyjnej województwa łódzkiego przesyłam poniższe informacje.

Czy Ministerstwo Transportu posiada szczegółowy projekt przebiegu dróg i harmonogram prac dotyczących budowy infrastruktury drogowej na terenie województwa łódzkiego?

Harmonogramy prac dla inwestycji związanych z budową lub przebudową dróg krajowych i autostrad, z terenu województwa łódzkiego, będących w gestii Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad umieszczone są w projekcie *Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2007-2015* który został skierowany do rozpatrzenia przez Komitet Rady Ministrów.

Dokładny przebieg drogi zostaje ustalony na etapie wydawania decyzji administracyjnych, w szczególności decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia. Ze względu na zróżnicowany stopień zaawansowania prac przygotowawczych dla inwestycji z regionu łódzkiego zawartych w projekcie Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2007-2015, ostateczny wybór wariantu przebiegu każdej drogi będzie ustalony w innym czasie.

Czy Ministerstwo Transportu przewiduje wprowadzenie opłat za korzystanie z autostrad i dróg ekspresowych, istniejących i planowanych, przebiegających na terenie województwa łódzkiego?

- zagwarantowanie w kontraktach dotyczących budowy i eksploatacji autostrad, prawa ustalania opłat pobieranych za przejazd od użytkowników, w sposób zapewniający optymalne wykorzystanie infrastruktury autostrad oraz maksymalne zmniejszenie negatywnego wpływu na komfort oraz jakość życia mieszkańców terenów położonych w pobliżu tych dróg.

Resort transportu uwzględnia potrzebę ochrony tzw. dróg alternatywnych przed zwiększeniem natężenia ruchu w okolicach dróg objętych opłatami. Sposoby tej ochrony będzie opracowywać i wdrażać Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad przy współpracy odpowiednich zarządców dróg na odcinkach ww. dróg alternatywnych.

Kiedy Ministerstwo Transportu planuje zakończenie remontu sieci kolejowej na trasie Warszawa – Łódź?

Modernizacja linii kolejowej Warszawa-Łódź została podzielona na dwa etapy:

- I. obejmujący odcinek Skierniewice-Łódź Widzew, realizowany jest w ramach Sektorowego Programu Operacyjnego Transport na lata 2004-2006 (okres realizacji od lipca 2006 r. do czerwca 2008 r.),
- II. obejmujący odcinek Warszawa Zachodnia – Skierniewice oraz Łódź Widzew przewidziany na lata 2008-2012 w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2007-2013. Zakończenie prac jest przewidziane w połowie 2012 r.

Ze względu na fakt, że prace modernizacyjne prowadzone są na czynnej linii kolejowej konieczne jest prowadzenie jednotorowego ruchu pociągów na niektórych jej odcinkach.

Obecnie ruch jednotorowy prowadzony jest:

- od stacji Łódź Widzew do stacji Gałkówek;
- od stacji Rogów do stacji Płyćwia;
- od stacji Skierniewice do stacji Radziwiłłów Mazowiecki.

W związku z tym zmniejszona została znacznie przepustowość modernizowanych odcinków, co w konsekwencji przekłada się na ograniczenie liczby kursujących pociągów. Dodatkowo część pociągów pospiesznych na odcinku Łódź Fabryczna – Koluszki- Skierniewice zastąpiła odwołane pociągi osobowe. Wprowadzenie postojów na wszystkich stacjach i przystankach osobowych spowodowało wydłużenie czasu przejazdu do trzech godzin.

W jakim czasie planowane jest zwiększenie liczby połączeń porannych i wieczornych na trasie Warszawa – Łódź?

W połowie sierpnia br. zostanie oddany do użytku tor nr 1 i tor nr 2 na odcinku Łódź Widzew-Gałkówek, Rogów – Pływiec oraz Skierniewice – Radziwiłłów Mazowiecki. Zostanie także podniesiona prędkość pociągów na w/w odcinkach. Pozwoli to przywrócić część odwołanych pociągów i skrócić czas przejazdu o ok. 20 min.

Jakie konsekwencje planuje Pan Minister wyciągnąć wobec przewoźnika, który notorycznie nie wywiązuje się z obowiązującego rozkładu jazdy pociągów?

Za realizację i prowadzenie ruchów pociągów odpowiedzialna jest PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Realizacja tej inwestycji wiąże się z ogromnymi utrudnieniami tj. wydłużeniem czasu podróży, czasowymi zmianami rozkładu jazdy i opóźnieniami. PKP PLK S.A. stara się ograniczyć do niezbędnego minimum niedogodności związane z modernizacją.

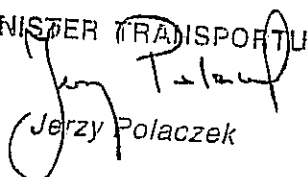
Należy mieć również na uwadze, iż powyższa inwestycja, rozpoczęta w lipcu 2006 r., pozwoli w czerwcu 2008 r. tj. po zakończeniu pierwszego etapu, skrócić czas podróży o pół godziny w stosunku do czasu przejazdu przed rozpoczęciem robót modernizacyjnych.

Po zakończeniu całej inwestycji czas przejazdu na 129 km odcinku Warszawa- Łódź skróci się o połowę – z dwóch godzin do około 65 minut. Tym samym zwiększony zostanie komfort podróży oraz zostanie wprowadzony na tej linii nowoczesny tabor. Do końca 2007 roku tabor kolejowy zakupiony w ramach projektu SPOT zostanie przekazany do spółki PKP Przewozy Regionalne sp. z o.o. Nowy tabor na linii Łódź – Warszawa zostanie wprowadzony na przełomie lipca i sierpnia br. Po modernizacji będzie to jedna z najnowocześniejszych linii kolejowych w Polsce.

W związku z powyższym, opóźnienia pociągów nie wynikają z przyczyn leżących po stronie przewoźnika i nie ma podstawy, aby wyciągać konsekwencje wobec przewoźnika, który nie wywiązuje się z obowiązującego rozkładu jazdy.

Ponadto wyjaśniam, iż w związku z tym, iż organizowanie i dotowanie przewozów na linii Warszawa – Łódź - Warszawa zgodnie z art. 40 ust. 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. nr 86, poz.789), należy do zadań własnych samorządów województw, Minister Transportu nie ma kompetencji, do podejmowania działań wobec przewoźnika.

2 powtórzeniem

MINISTER TRANSPORTU

Jerzy Polaczek