



MINISTER INFRASTRUKTURY

TK-1p-0701-38/08

(na nr: BPS/DSK-043-1037/08 z 17 listopada 2008 r.)

Warszawa, 28.11.2008 r.

SECRETARIA
Biura Prac Senackich
Wpłynęło dn. 2.12.2008 r.
nr. 9026 podpis Maur

GABINET MARSZAŁKA SENATU

wpłynęło dn. 1.12.08.

nr. 6962 podpis Borusewicz

Pan
Bogdan Borusewicz
Marszałek Senatu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w związku z oświadczeniami złożonymi przez senatora Grzegorza Banasia podczas 21. posiedzenia Senatu 7 listopada 2008 r. przedstawiam następujące informacje.

Trudno nie zgodzić się z opinią, że istniejący stan techniczny linii kolejowej łączącej Warszawę z Kielcami wymaga robót modernizacyjnych lub remontowych we wszystkich elementach infrastruktury. Obecnie na linii istnieją liczne ograniczenia prędkości, co skutkuje wydłużonym czasem przejazdu. Dodatkowo, pomiędzy Radomiem, a Warką istnieje tylko jeden tor, co niewątpliwie nie ułatwia komunikacji, a także ogranicza przepustowość linii.

Linia wykorzystywana jest w ruchu mieszanym, lecz przy obecnym stanie infrastruktury czas przejazdu z Warszawy Zachodniej do Krakowa Głównego dla najszybszego pociągu pasażerskiego wynosi 297 minut. Pociągi pośpieszne zatrzymują się na stacjach i przystankach: Warszawa Zachodnia, Warszawa Służewiec, Piaseczno, Warka, Radom, Szydłowiec, Skarżysko-Kamienna, Suchedniów, Kielce, Jędrzejów, Sędziszów, Miechów i Kraków Główny. Na krytycznych odcinkach występują liniowe i punktowe ograniczenia prędkości nawet do 30 km/h z uwagi na zły stan nawierzchni, podtorza, odwodnienia i obiektów inżynierskich. Pogarszający się stan techniczny i równoczesne ograniczenie robót związanych z utrzymaniem obecnego stanu powodują, że linia wymaga kompleksowej naprawy głównej.

Modernizacja linii nr 8 jest ujęta jako projekt priorytetowy na liście indykatywnej Programu Operacyjnego *Infrastruktura i Środowisko* 2007 – 2013 i nie została przesunięta na listę rezerwową. W latach 2007 – 2013 planowana jest modernizacja linii, a po zakończeniu robót dostosowanie do prędkości maksymalnej 160 km/h na odcinku z Warszawy do Radomia oraz 120 km/h z Radomia do Kielc.

W ramach modernizacji zostaną wykonane następujące czynności: wymiana podtorza, szyn, rozjazdów i urządzeń sterowania ruchem kolejowym, a także przebudowa obiektów

inżynierskich, budowa wiaduktów na skrzyżowaniach z niektórymi drogami kołowymi oraz budowa drugiego toru na wyżej wspomnianym odcinku.

Modernizacja linii kolejowej nr 8 realizowana w ramach Sektorowego Programu Operacyjnego – Transport zakładała wykonanie robót na odcinku Warszawa Zachodnia – Warszawa Okęcie oraz prac przedprojektowych i studialnych. Etap ten został zakończony i rozliczony.

Natomiast w okresie programowania 2007 – 2013 założono kontynuację rozpoczętych prac. Prowadzone obecnie działania zmierzające do uzyskania właściwych pozwoleń i decyzji są zgodne z założeniami i nie stwarzają zagrożenia niedotrzymania przyjętych terminów. Dlatego też, trudno jednoznacznie przesądzać o niepowodzeniu inwestycji oraz zmarnowaniu środków dotychczas wydatkowanych na jej przygotowanie.

Odnosząc się zaś do oświadczenia dotyczącego projektu *Master Planu dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku* informuję, że zasadniczo, w perspektywie do 2030 roku, linia powinna obsługiwać głównie ruch o charakterze międzyregionalnym. Nie oznacza to oczywiście, że nie będzie tam pociągów międzyaglomeracyjnych – zwłaszcza na odcinku z Warszawy do Skarżyska – Kamiennej, a dalej przez Ostrowiec Świętokrzyski i Sandomierz do Rzeszowa. Wszystko to zależy od decyzji przewoźników świadczących tego typu usługi – w ich gestii jest rozstrzygnięcie uruchomienia przewozów międzyaglomeracyjnych linią nr 8 z Krakowa przez Kielce do Warszawy. Może to być o tyle utrudnione, że równolegle funkcjonuje Centralna Magistrała Kolejowa, po której prowadzony jest obecnie ruch międzyaglomeracyjny do Krakowa, Tarnowa i Rzeszowa. Oczywiście decyzja ta uzależniona będzie od stanu technicznego infrastruktury linii nr 8, który musi umożliwić kursowanie pociągów z większą prędkością i częstotliwością. Tym niemniej, uruchomienie pociągów międzyaglomeracyjnych z wykorzystaniem linii nr 8 oraz zmodernizowanej linii nr 25 z Warszawy do Rzeszowa z pewnością przyczyniłoby się do poprawy spójności terytorialnej kraju i ograniczyłoby marginalizację mieszkańców województwa świętokrzyskiego oraz podkarpackiego. Co za tym idzie, wzrosłaby konkurencyjność tych regionów. Zmodernizowany w ten sposób szlak Warszawa – Rzeszów miałby pozytywny wpływ na prowadzenie wymiany handlowej, tworząc z dwóch powyższych linii swego rodzaju kręgosłup transportowy województwa świętokrzyskiego.

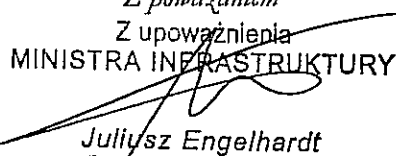
W planach modernizacji linii kolejowej nr 8 należy również uwzględnić założenia dotyczące poprawy stanu infrastruktury na szlaku z Kielc przez Częstochowę i Fosowskie do Opola, a następnie dalej do Wrocławia tzw. Szlak Staropolski. Dla linii nr 61 (Kielce – Fosowskie) projekt *Master Planu* zakłada przeprowadzenie inwestycji odtworzeniowych w latach 2007 – 2013 na odcinku Koniecpol – Częstochowa, a także dokończenie takich inwestycji na odcinku Częstochowa Stradom – Lubliniec – Fosowskie. W ramach tych prac, powinny zostać przywrócone pierwotne parametry dla tej linii, a nawet pewna ich poprawa (prędkość rozkładowa 100-120 km/h).

Ponadto, w projekcie *Master Planu* zawarto informację o przeprowadzeniu prac modernizacyjnych na odcinku Lubliniec – Fosowskie – Opole Główne. Przewiduje się przeprowadzenie tych prac w latach 2021 – 2030, w ramach których przewidziano m.in. dobudowę drugiego toru szlakowego na odcinku Fosowskie – Opole.

Trudno natomiast zgodzić się ze stwierdzeniem o izolowaniu Kielc, skoro w wyniku realizacji programu inwestycyjnego założonego w projekcie *Master Planu* województwo świętokrzyskie uzyska sieć linii kolejowych zmodernizowanych co najmniej do prędkości rzędu 120 km/h. Ponadto, Kielce otrzymają sprawne połączenia z Warszawą, Lublinem (o prędkości do 120 km/h oraz 160 km/h), Częstochową, Opolem i Wrocławiem (o prędkości do 120 km/h oraz 200 km/h), Krakowem (o prędkości do 120 km/h oraz 300 km/h), a także Łodzią (o prędkości do 120 km/h oraz 160 km/h). Natomiast trzeba ponownie podkreślić, iż o tym, jakiej kategorii pociągi będą obsługiwały połączenia przez Kielce zadecydują przewoźnicy kolejowi reagujący na oczekiwania pasażerów. Omawiany dokument zwraca bowiem szczególną uwagę na konieczność sprostaną rosnącym wymaganiom klientów transportu kolejowego.

Projekt *Master Planu* faktycznie nie przewiduje budowy łącznicy kolejowej Czarncza – Włoszczowa Północ zapewniającej połączenie linii kolejowej nr 61 z Centralną Magistralą Kolejową. Dokument zawiera jednak określony tryb weryfikacji i aktualizacji, co oznacza, że lista linii kolejowych zaproponowanych do modernizacji nie ma charakteru zamkniętego, niezmiennego i ostatecznego. Treść *Master Planu* nie uniemożliwia późniejszej weryfikacji listy inwestycji. Program inwestycyjny zarysowany w dokumencie należy bowiem postrzegać, jako absolutne minimum, którego niezrealizowanie jeszcze bardziej pogorszy już i tak fatalne postrzeganie kolei przez społeczeństwo.

Niezależnie od powyższego, uprzejmie informuję, że kształt budżetu Państwa, będącego podstawowym źródłem finansowania rozwoju infrastruktury kolejowej, uzależniony jest od decyzji Sejmu i Senatu Rzeczypospolitej Polskiej.

Z poważaniem
Z upoważnienia
MINISTRA INFRASTRUKTURY

Juliusz Engelhardt
Podsekretarz Stanu