

Dnia 16 października 2008 r. odbyło się trzecie wspólne posiedzenie połączonych Senackich Zespołów: Górnictwa i Infrastruktury. Posiedzenie było poświęcone tematyce bilansu kruszyw w świetle inwestycji kolejowych oraz kolejom dużych prędkości.

Dr inż. Bogdan Ciszewski Pełnomocnik Zarządu PKP PLK S.A. przedstawił główne założenia dla budowy kolei dużych prędkości w Polsce. Nadrzędnym celem programu budowy kolei dużych prędkości jest stworzenie systemu przewozów kolejami dużych prędkości, połączonego z siecią kolejową Unii Europejskiej. Planowana jest budowa linii Wrocław/Poznań – Łódź – Warszawa, (układ Y) na której pociągi mogłyby jeździć z prędkości 300-350 km/h. Projektowana linia miałaby współgrać z Centralną Magistralą Kolejową, na której po modernizacji prędkość maksymalna pociągów zostanie zwiększona do 200 – 250 km/h. Umożliwi to uruchomienie szybkich połączeń Małopolski (Kraków) z Wielkopolską (Poznań) i Pomorzem Zachodnim (Szczecin) przez Łódź a linia kolejowa łącząca Warszawę z Wrocławiem pozwoli usprawnić połączenia kolejowe z Czechami i Niemcami. Wdrożenie programu budowy kolei dużych prędkości stanowiłoby przełom jakościowy w ofercie transportu kolejowego. Czas podróży między największymi aglomeracjami w Polsce uległby skróceniu o połowę, zwiększeniu uległby komfort i bezpieczeństwo podróży, uwolniona zostałaby przepustowość istniejących linii kolejowych. Program budowy kolei dużych prędkości jest jednakże bardzo kosztowny, szacunkowy koszt budowy 1 kilometra takiej kolei wynosi 12 mln euro.

Krzysztof Celiński, Prezes PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. przedstawił problematykę wywozu kruszyw z Dolnego Śląska. W związku z wzrastającą ilością kruszyw jakie są wywożone z Dolnego Śląska (12,5 mln ton w 2007 r., 16,6 mln ton w 2008 r., 25,9 mln ton w latach 2009 - 2011) konieczna jest wymiana torów na odcinku 639 kilometrów, modernizacja sieci trakcyjnej na odcinku 238 kilometrów oraz naprawa 64 obiektów inżynierskich. Nakłady na te inwestycje w latach 2008 – 2011 szacowane są na 1,274 mld zł. Spodziewane efekty eksploatacyjne po wykonaniu napraw to: likwidacja około 300 ograniczeń prędkości rozkładowej dla pociągów, podniesienie prędkości rozkładowej do 60 km/h w odniesieniu do linii wywozowych na długości blisko 600 kilometrów, reaktywowanie nieczynnych linii dowozowych, zwiększenie przepustowości rozporządzałnej poszczególnych linii wywozowych średnio o 15 pociągów. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. nie jest w stanie sfinansować napraw ze środków własnych. Niezbędne jest zatem wdrożenie programu rewitalizacji tych linii przy zapewnieniu dofinansowania ze środków budżetowych.



