



MINISTER
INFRASTRUKTURY I ROZWOJU

GABINET MARSZAŁKA SENATU

wpłynęło dn. 24.08.15.
nr 3414 podpis. *Borusewicz*

SEKRETARIAT Warszawa, 20 sierpnia 2015 r.
Biura Prac Senackich

DTK.III.054.55.2015.AZ.2

Mi. 226046/15

Wpłynęło dn. 24.08.15. at.....
nr 5226 podpis. *MB*.....

Pan

Bogdan Borusewicz

Marszałek Senatu RP

Szanowny Panie Marszałku,

w nawiązaniu do przekazanego przy piśmie z 16 lipca br. (sygn. BPS/043-78-3357/15) oświadczenia złożonego przez senatora Jana Marię Jackowskiego wspólnie z innymi senatorami podczas 78 posiedzenia Senatu RP w dniu 10 lipca br., przekazuję następujące informacje.

Prace modernizacyjne na linii średnicowej będą obejmować dwie duże stacje węzłowe: Warszawa Zachodnia i Warszawa Wschodnia, stację przelotową Warszawa Centralna, szlak Warszawa Centralna - Warszawa Zachodnia linii nr 1 Warszawa Centralna - Katowice, szlak Warszawa Centralna - Warszawa Wschodnia linii nr 2 Warszawa Centralna - Terespol oraz szlak Warszawa Zachodnia - Warszawa Wschodnia linii nr 448 Warszawa Zachodnia - Warszawa Rembertów. Zakres planowanych prac budowlanych dotyczyć będzie w szczególności układów torowych, sieci trakcyjnej, urządzeń sterowania ruchem kolejowym, obiektów inżynierskich (most na rzece Wiśle, wiadukty, tunele liniowe, przejścia podziemne dla pieszych, ściany oporowe, kładki), urządzeń telekomunikacyjnych, peronów wraz z dojściami, obiektów kubaturowych oraz elementów ochrony środowiska.

Zaplanowane prace budowlane, ze względu na specyficzny charakter, wymagają podziału na właściwe fazy np. przed ułożeniem nawierzchni torowej muszą być wykonane prace związane z zabezpieczeniem istniejących urządzeń i przezbrojeniem terenu. Nawierzchnia torowa na obiektach inżynierskich może być wykonana dopiero po wykonaniu przebudowy tych wiaduktów (część wiaduktów będzie wymagała rozbiórki i budowy nowych). Modernizacja wiaduktów będzie wymagała tymczasowego zamknięcia dróg pod tymi wiaduktami, a ich jednoczesne zamknięcie nie będzie możliwe, gdyż spowodowałoby znaczne utrudnienia w komunikacji miejskiej. Po wykonaniu prac torowych możliwe są do wykonania prace związane z montażem i regulacją sieci trakcyjnej. Przed oddaniem toru do eksploatacji muszą zostać wykonane niezbędne sprawdzenia i pomiary w szczególności dotyczące sprawności działania stacyjnych i liniowych urządzeń sterowania ruchem kolejowym. Następnie konieczne jest uzyskanie pozwolenia na użytkowanie.

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. mając na uwadze dobro pasażerów, podzieliło prace na etapy umożliwiające utrzymanie ruchu pociągów podmiejskich przez linię średnicową przez cały czas realizacji prac inwestycyjnych. W pierwszej kolejności zostaną wykonane roboty w układzie torów dalekobieżnych przy jednoczesnym prowadzeniu ruchu pociągów po torach podmiejskich. Po wykonaniu prac w układzie torów dalekobieżnych będą prowadzone prace w układzie torów podmiejskich, a ruch pociągów będzie się odbywał po torach dalekobieżnych. Na czas prac inwestycyjnych na linii średnicowej w Warszawie pociągi dalekobieżne z kierunku zachodniego skierowane będą przez linię obwodową tj. przez linię nr 507 Warszawa Główna Towarowa - Warszawa Gołębki, linię nr 509 Warszawa Główna Towarowa - Warszawa Gdańska oraz linię nr 20 Warszawa Główna Towarowa - Warszawa Praga.

Prace modernizacyjne na linii średnicowej w Warszawie zaplanowane zostały na lata 2019 - 2023. Termin rozpoczęcia robót budowlanych na linii średnicowej uzależniony jest od czasu trwania prac przygotowawczych, w zakres których wchodzi opracowanie dokumentacji projektowej i przetargowej wraz z uzyskaniem wymaganych decyzji administracyjnych. Prace przygotowawcze przewidywane są na lata 2016 - 2018. Po zakończeniu prac przygotowawczych zostanie wybrany wykonawca robót budowlanych.

Odnosząc się do kwestii tunelu w Międzyzlesiu informuję, że jest on budowany w ramach południowej obwodnicy Warszawy. Zakończenie budowy pod układem torowym planowane jest na grudzień 2015 roku.

Do tego czasu ruch pociągów na odcinku Wawer – Falenica będzie odbywał po jednym torze. W 2016 r. zaplanowano prace które nie będą ingerować w ruch pociągów. Całkowite oddanie tunelu ma nastąpić do końca 2016 roku.

Zaplanowane prace modernizacyjne w dłuższej perspektywie przyczynią się do poprawy stanu infrastruktury kolejowej w Warszawie, a tym samym poprawę atrakcyjności oferty kolejowej na rynku transportowym. Poprawa stanu infrastruktury kolejowej ma istotne znaczenie zarówno dla głównych ciągów komunikacyjnych wchodzących w skład sieci TEN-T, jak i linii o znaczeniu regionalnym czy aglomeracyjnym. Zaplanowane prace na linii średnicowej poprzez wykorzystanie nowej infrastruktury i budowę nowych elementów poszerzą możliwości komunikacyjne dla Warszawskiego Węzła Kolejowego. Sprawny aglomeracyjny transport szynowy przyczyni się do ograniczenia nadmiernego ruchu na drogach, co pociągnie za sobą efekt w postaci poprawy stanu środowiska.

Łączę wyrazami na piśmie,

Z upoważnienia
MINISTRA INFRASTRUKTURY I ROZWOJU

Sławomir Ziobka
Podsekretarz Stanu