



MINISTER
INFRASTRUKTURY I ROZWOJU

SEKRETARIAT

Biura Prac Senackich

wplynulo dn. 14.08.2015
nr. 5076 podpis: *Ruciska*

Warszawa, 11 sierpnia 2015 r.

GABINET MARSZAŁKA SENATU

wplynulo dn. 13.08.15.
5307 podpis: *Borusewicz*
nr.podpis.....

DRK.II.054.28.2015.TB.2

Nk: *218/113/15*

Pan

Bogdan Borusewicz

Marszałek Senatu RP

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na przekazane oświadczenie Pana Jarosława Obremskiego, Senatora RP, złożone na 78 posiedzeniu Senatu w dniu 10 lipca 2015 r., w sprawie warunków klimatycznych, które wystąpiły w dniach 7 i 8 lipca br. powodujących zablokowanie linii kolejowych, odwołania oraz opóźnienia wielu pociągów oraz w sprawie połączenia kolejowego Wrocławia i Łodzi przez Wieruszów i Sieradz, przekazuję poniższą informację.

Zgodnie z postanowieniem § 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 7 sierpnia 2008 r. w sprawie wymagań w zakresie odległości i warunków dopuszczających usytuowanie drzew i krzewów, elementów ochrony akustycznej i wykonywania robót ziemnych w sąsiedztwie linii kolejowej, a także sposobu urządzania i utrzymywania zasłon odśnieżnych oraz pasów przeciwpożarowych (Dz. U. z 2014 r. poz. 1227) usytuowanie drzew i krzewów na gruntach położonych w sąsiedztwie linii kolejowej dopuszczone jest w odległościach nie mniejszych niż 15 m od osi skrajnego toru. Przedmiotowe rozporządzenie uwzględnia wymagania nałożone art. 53 ust.1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2013 r. poz. 1594 z późn. zm.) w zakresie dopuszczalnego usytuowania drzew i krzewów w odległościach niepowodujących zagrożenia dla bezpieczeństwa prowadzonego ruchu kolejowego.

Zgodę na wycinkę drzew w pasie 15 m od osi skrajnego toru wydaje starosta na wniosek zarządcy infrastruktury kolejowej (zgodnie z art. 56 ww. ustawy). Jednostki organizacyjne PKP PLK S.A. od kilku lat prowadzą sukcesywną wycinkę drzew stwarzających bezpośrednie zagrożenie dla ruchu kolejowego, przeznaczając na ten cel kilkadziesiąt milionów złotych rocznie. Selekcja drzew do wycinki następuje przy uwzględnieniu bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego, jak również z dbałością o aspekty ochrony środowiska.

Jednocześnie należy mieć na uwadze, iż pas o szerokości 15 metrów nie zawsze znajduje się w zarządzie PKP PLK S.A., często znajduje się w zarządzie Lasów Państwowych, gmin lub prywatnych właścicieli. O ile wycinka drzew na terenach kolejowych odbywa się w trybie przewidzianym w art. 56 ww. ustawy, na gruntach nie należących do PKP PLK S.A. konieczność wycinki drzewostanu budzi najczęściej sprzeciw właścicieli, generując dodatkowe problemy m. in. natury prawnej, a tym samym wydłuża w czasie realizację postanowień przytoczonego powyżej rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 7 sierpnia 2008 r.

W nawiązaniu do pytania o sposób sprawowania kontroli dotyczącej zadrzewienia w pobliżu torów kolejowych informuję, że dokonywana jest ona w trakcie prowadzenia przeglądów i diagnostyki nawierzchni, podtorza oraz innych obiektów i terenów wchodzących w skład linii kolejowych. Działania w tym obszarze dokonywane są przez pracowników PKP PLK S.A. zajmujących się utrzymaniem właściwych standardów elementów infrastruktury. Podczas tych czynności dokonywana jest kwalifikacja drzew, które mogą stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

Kluczowym działaniem w przypadku zablokowania linii kolejowej jest usunięcie awarii przez zarządcę infrastruktury kolejowej, celem jak najszybszego zapewnienia możliwości bezpiecznego prowadzenia ruchu. Decyzja o zmianie trasy przejazdu lub zapewnienie komunikacji zastępczej zależna jest

od rozmiarów i przewidywanego czasu usuwania skutków awarii i następuje po porozumieniu zarządcy z przewoźnikiem kolejowym. Uruchomienie komunikacji zastępczej leży w gestii przewoźnika kolejowego.

Odnosząc się do kwestii połączenia kolejowego pomiędzy Łodzią a Wrocławiem przez Wieruszów i Sieradz należy zważyć na niżej wskazane okoliczności.

Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju uznaje za celowe wspieranie inicjatyw mających na celu rozwój i poprawę funkcjonowania transportu kolejowego. Prowadzona obecnie na sieci modernizacja infrastruktury kolejowej obejmuje szeroki zakres robót, którego celem nadrzędnym jest gruntowna poprawa stanu infrastruktury kolejowej zaniedbanej wskutek braku niezbędnych prac utrzymaniowych, remontowych i modernizacyjnych w minionych dziesięcioleciach. Wspólny wysiłek Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju oraz zarządcy infrastruktury kolejowej PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. już spowodował wyraźną poprawę jakości podróżowania na wielu odcinkach linii kolejowych w Polsce. Realizowane, jak również zaplanowane w perspektywie 2014-2020 zadania inwestycyjne obejmujące linie kolejowe mają na celu: skrócenie czasów przejazdu, poprawę oferty i zwiększenie konkurencyjności kolei, w tym usprawnienie przewozów w ruchu krajowym i regionalnym.

Średniookresowym dokumentem planistycznym dla rozwoju transportu jest „Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)”. Główny cel SRT odnosi się zarówno do utworzenia zintegrowanego systemu transportowego przez inwestycje w infrastrukturę transportową, jak i wykreowania sprzyjających warunków dla sprawnego funkcjonowania rynków transportowych, w tym transportu kolejowego. Dokumentem uszczegółwiającym SRT oraz określającym kierunki wykorzystania środków unijnych na zadania infrastrukturalne w latach 2014-2020 jest „Dokument Implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)”, poddany konsultacjom społecznym w I kwartale 2014 r. i przyjęty uchwałą Rady Ministrów dnia 24 września 2014 r. Powyższy dokument zawiera ranking projektów i co za tym idzie kolejność w przypisywaniu środków z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko i Instrumentu „Łącząc Europę”. Podział tej listy na podstawową i rezerwową w projekcie „Krajowego Programu Kolejowego do 2023 r.” (dalej: KPK) jest wypadkową dostępnej alokacji środków Unii Europejskiej na lata 2014-2020. Jednakże, należy zaznaczyć, że w przypadku wygospodarowania oszczędności przy realizacji inwestycji z listy podstawowej, realizowane będą projekty z listy rezerwowej - determinantem wyboru projektów będzie stopień ich przygotowania do realizacji oraz całkowita pula dostępnych środków finansowych. Niezależnie od klasyfikacji inwestycji na liście rezerwowej, PKP PLK S.A. prowadzi dla wszystkich projektów prace przygotowawcze, aby w przypadku uwolnienia środków było możliwe niezwłoczne złożenie wniosku o dofinansowanie i wdrożenie danego projektu do realizacji.

Na trasie kolejowej Wrocław - Łódź, przebiegającej liniami kolejowymi nr 143, 766, 281, 355 i 14, zostały przewidziane następujące inwestycje:

1. Na linii nr 143 na odcinku Wrocław - Oleśnica: w ramach zadania „Prace na linii kolejowej nr 143 na odcinku Kluczbork - Oleśnica - Wrocław Mikołajów” (poz. 121 w Załączniku 1 do projektu KPK - „Lista projektów podstawowych i rezerwowych CEF i POIiŚ finansowanych z Funduszu Spójności objętych KPK 2014 - 2023” [dalej: Załącznik 1 do KPK] oraz poz. 35 na liście projektów kolejowych o znaczeniu krajowym w „Dokumencie Implementacyjnym do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.) [dalej: Lista DI]);
2. Na linii nr 14 na odcinku Ostrów Wlkp. - Zduńska Wola: w ramach zadania „Prace na linii kolejowej nr 14, 811 na odcinku Łódź Kaliska - Zduńska Wola - Ostrów Wlkp., etap II Zduńska Wola - Ostrów Wlkp. ” (poz. 118 w Załączniku 1 do KPK oraz poz. 29 na Liście DI);
3. Na linii nr 14 na odcinku Zduńska Wola - Łódź Kaliska: w ramach zadania „Prace na linii kolejowej nr 14, 811 na odcinku Łódź Kaliska - Zduńska Wola - Ostrów Wlkp., etap I Łódź Kaliska - Zduńska Wola” (poz. 105 w Załączniku 1 do KPK oraz poz. 28 na Liście DI).

Ostatni z ww. projektów inwestycyjnych został ujęty w Załączniku 1 do projektu KPK jako projekt podstawowy, a dwa pierwsze zadania inwestycyjne są projektami rezerwowymi, które będą realizowane w przypadku uzyskania środków finansowych, w szczególności w wyniku pojawienia się oszczędności podczas wdrażania projektów z listy podstawowej.

Podkreślenia wymaga, iż w chwili obecnej najdogodniejszym połączeniem Warszawy z Wrocławiem jest połączenie Centralną Magistralą Kolejową i następnie liniami nr 61, 144 i E30 przez Częstochowę i Opole, które umożliwiły dokonane w ubiegłych latach inwestycje na powyższych liniach.

Ponadto po zakończeniu trwającego programu inwestycyjnego na linii E59 powstanie możliwość prowadzenia kolejowych przewozów pasażerskich relacji Wrocław - Warszawa szybkim połączeniem liniami E20 na odcinku Warszawa - Poznań oraz E59 na odcinku Poznań - Wrocław.

Wskazane wyżej prace inwestycyjne pozwolą na efektywne organizowanie objazdów na wypadek incydentów komunikacyjnych lub ekstremalnych zjawisk klimatycznych.

Odnosnie utworzenia trasy komunikacji kolejowej Wrocław - Łódź Kaliska przez Wieruszów i Sieradz podnieść należy, iż wymagałoby ono budowy nowej linii kolejowej Wieruszów - Sieradz oraz modernizacji i elektryfikacji linii kolejowej nr 181 na odcinku Oleśnica - Kępno. Planowany dla perspektywy finansowej 2014-2020 front inwestycyjny został ujęty w „Dokumencie Implementacyjnym do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)”. Ponadto wskazać należy na wysokie koszty powyższego przedsięwzięcia z jednej strony oraz ograniczone środki finansowe alokowane na perspektywę finansową 2014-2020 z drugiej strony.

Łączę wyrazami ręce

Z upoważnienia
MINISTRA INFRASTRUKTURY I ROZWOJU

Sławomir Żalobka
Podsekretarz Stanu