



MINISTER INFRASTRUKTURY

Warszawa, dnia 15 listopada 2019 r.

Znak sprawy: DTK-5.054.186.2019

Pan Stanisław Karczewski
Marszałek Senatu

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na pismo BPS/043-85-2415/19 z dnia 22 października 2019 r z załączonym oświadczeniem złożonym przez senatora Roberta Dowhana podczas 85. posiedzenia Senatu RP w dniu 18 października 2019 r. niniejszym informuję, że Ministerstwo Infrastruktury w pełni popiera wszelkie inicjatywy mające na celu poprawę dostępności komunikacyjnej zarówno w przewozach osób, jak i w przewozach towarów.

Wychodząc naprzeciw postulatom sformułowanym względem inwestycji związanych z *Koncepcją przygotowania i realizacji inwestycji Port Solidarność - Centralny Port Komunikacyjny dla Rzeczypospolitej Polskiej* uprzejmie informuję, że podniesione kwestie mogą zostać omówione w trakcie organizowanych przez Centralny Port Komunikacyjny Sp. z o.o. regionalnych konsultacji strategicznych towarzyszących trasowaniu nowych linii kolejowych. Celem spotkań jest bowiem przedstawienie poziomu zaawansowania prac przygotowawczych oraz wspólne przeanalizowanie z interesariuszami uwarunkowań związanych z m.in.: wpływem proponowanych rozwiązań na kształtowanie i kierunki regionalnego rozwoju, politykę przestrzenną, propozycjami przebiegu kolejowych linii komunikacyjnych (w tym także w kontekście szprychy nr 9 obejmującej linię kolejową nr 367 Zbąszynek - Gorzów Wlkp.), częstotliwości ich obsługi a także koniecznymi zmianami w istniejącej infrastrukturze transportowej, w tym kolejowej, niezbędnymi do pełnego wykorzystania potencjału projektu (w tym także w kontekście zastosowania rozwiązań bezkolizyjnych).

Odnosząc się szczegółowo do inwestycji kolejowych mających na celu szybsze skomunikowanie z Centralnym Portem Komunikacyjnym, uprzejmie informuję, że wspomniana linia kolejowa nr 273 jest elementem tzw. nadodrżanki stanowiącej fragment ważnego ciągu C E-59 łączącego porty w Szczecinie i Świnoujściu z Dolnym Śląskiem oraz krajami na południe od Polski. Projekt ten jest obecnie na etapie prac przygotowawczych prowadzonych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., w ramach których przewiduje się uwzględnienie aspektów poprawy parametrów linii dla potrzeb komunikacji z CPK, jak też pozostałego ruchu dalekobieżnego przy zachowaniu niezbędnej przepustowości dla realizacji przewozów towarowych. Ponadto w przypadku odcinka Szczecin Podjuchy - Wrocław Główny informuję, iż w ramach zleconego przez PKP PLK S.A. kompleksowego studium wykonalności analizowane będą różne warianty modernizacji linii - w tym przywrócenia pierwotnych parametrów techniczno-eksploatacyjnych oraz warianty modernizacji lub budowy nowej infrastruktury. Studium obejmować będzie kwestie dostosowania linii kolejowej nr 273 do prędkości 160 km/h dla pociągów pasażerskich i do 120 km/h dla pociągów towarowych. Wykonawca przygotowuje także opracowanie dla dostosowania odcinka linii kolejowej nr 273 do przyjmowania pociągów o długości 750 metrów i zapewnienia dopuszczalnych nacisków 221 kN/oś na wszystkich torach szlakowych oraz stacyjnych. W ramach ww. prac przeanalizowane zostaną także koszty utrzymania i modernizacji linii kolejowej o parametrach do 160 km/h (w stosunku do $V_{max}=120$ km/h). Obecnie, zgodnie z załącznikiem 2.1 do Regulaminu sieci 2019/2020 na linii 273, prędkość dla pociągów towarowych tylko w kilku miejscach wynosi do 100-120 km/h.

Przez województwo lubuskie przebiegają linie kolejowe ujęte w sieci międzynarodowych korytarzy w ramach europejskich umów AGC i AGTC, w tym linia E20 (linia kolejowa numer 3) oraz wchodząca w skład C-E 59 linia kolejowa numer 273. W kontekście linii numer 3, będącej częścią Kolejowego Korytarza Towarowego Morze Północne - Bałtyk oraz sieci bazowej TEN-T, w obecnej chwili planowane są prace modernizacyjne związane z podniesieniem parametrów zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE)

Nr 1315/2013, ma mieć to miejsce do 2030 roku. Będzie się to wiązać przede wszystkim z instalacją systemu ERTMS oraz umożliwieniem przejazdu długich pociągów >740m, przy nacisku na osi >22,5 t.

Odnosząc się do kwestii budowy nowego korytarza Warszawa-Berlin informuję, że ewentualna decyzja powinna być poprzedzona szczegółową analizą opłacalności i celowości. Kluczowym zadaniem w kolejnym okresie programowania będzie niewątpliwie zakończenie prac na korytarzach sieci bazowej TEN-T. Jednocześnie informuję, że rozważana jest modyfikacja sieci bazowej i kompleksowej TEN-T, niemniej jednak mając na względzie m.in. ww. termin zakończenia prac, będzie miała ona prawdopodobnie bardzo ograniczony charakter.

W ramach nowej perspektywy finansowej na lata 2021-2027 rozważane jest położenie nacisku na likwidację tzw. wąskich gardeł na sieci TEN-T. W tym kontekście w ramach poszczególnych zadań możliwa będzie analiza zasadności budowy łącznic dla istniejących linii w ramach korytarzy transportowych.

Jeśli chodzi o optymalizację wykorzystania infrastruktury dworcowej chciałbym zaznaczyć, iż dworzec w Zielonej Górze, został zmodernizowany w latach 2011-2012 ze środków Budżetu Państwa oraz środków własnych PKP S.A. Wartość zakończonej inwestycji wyniosła 2,29 mln zł netto. Umowa na projektowanie dworca w Gorzowie Wielkopolskim w ramach Programu Inwestycji Dworcowych na lata 2016-2023 została podpisana 28 lutego 2019 r. Aktualnie trwają prace projektowe uwzględniające zakresy PKP S.A. i Miasta Gorzowa dotyczące węzła przesiadkowego. Rozpoczęcie robót budowlanych planowane jest w IV kw. 2020 r. a zakończenie realizacji inwestycji w II kw. 2022 r. Szacowany koszt całkowity projektu to 14,0 mln zł netto. Program Inwestycji Dworcowych na lata 2016-2023 w województwie lubuskim obejmuje także przebudowę dworców: Rzepin, Świebodzin, Żagań, Witnica, w tym dostosowanie dworców do TSI-PRM: Babimost, Nowiny Wielkie oraz Sulechów. Łączny planowany koszt całkowity inwestycji w województwie lubuskim wyniesie około 65 mln zł netto. Jednocześnie informuję, że PKP S.A. planuje kontynuację PID na lata 2021-2027.

Rozwój przewozów intermodalnych jest istotnym elementem dla wzrostu udziału przewozów kolejowych w rynku transportowym, jednak bez rozwoju usług z zakresu logistyki, transport kolejowy nie będzie konkurencyjny w stosunku do transportu samochodowego. Podstawowym zadaniem administracji publicznej w zakresie wsparcia transportu intermodalnego jest zapewnienie infrastruktury liniowej, a także sprzyjającego otoczenia prawnego i instytucjonalnego. To oznacza, że państwo nie bierze bezpośrednio udziału w budowie terminali intermodalnych. W ramach Programu Rozwoju Transportu Intermodalnego w Grupie PKP (na lata 2020-2030) przeprowadzone zostały analizy pod kątem możliwości wykorzystania nieruchomości PKP S.A. na potrzeby transportu intermodalnego. Analizy uwzględniają wykorzystanie dworca w Gorzowie Wielkopolskim oraz w Zielonej Górze w ramach usług transportowo-logistycznych.

Odnosząc się do postulatów wzięcia pod uwagę możliwości realizacji inwestycji na regionalnych liniach kolejowych oraz optymalizacji sieci punktów eksploatacyjnych, jak też działań na rzecz inteligentnej integracji transportu należy zaznaczyć, iż niezależnie od szeroko zakrojonej działalności inwestycyjnej aktualnie realizowanej w ramach Krajowego Programu Kolejowego do 2023 roku, obecnie trwają także prace planistyczne związane z nową perspektywą finansową na lata 2021-2027. Po ich zakończeniu przedstawione zostaną te projekty, które na podstawie analiz najlepiej wpisują się w sieciowy charakter transportu kolejowego, a tym samym mogą istotnie przyczynić się do zwiększenia liczby pasażerów oraz ładunków.

Ostateczna lista przyszłych projektów przeznaczonych do realizacji w województwie lubuskim będzie uwarunkowana wielkością dostępnego budżetu oraz decyzjami na szczeblu rządowym i regionalnym. Na dzień dzisiejszy nieznane są jeszcze zasady korzystania z instrumentów finansowych UE, jak również potencjalna wielkość alokacji dla przyszłej perspektywy, w tym dla programów regionalnych.

W toku prowadzonych z samorządem województwa konsultacji nad przyszłymi inwestycjami kolejowymi, wypracowana została przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. wstępna lista kolejowych projektów inwestycyjnych proponowanych do realizacji na terenie województwa w ramach Regionalnych Programów Operacyjnych na lata 2021-2027, wpisujących się w regionalne uwarunkowania transportowe. Wśród analizowanych linii kolejowych, jako potencjalne propozycje do objęcia pracami w przyszłej perspektywie finansowej znalazły się projekty, które zostały wskazane przez Urząd Marszałkowski Województwa Lubuskiego.

Dodatkowo zostały również uwzględnione wybrane propozycje, które posiadają potencjał przewozowy, przede wszystkim w aspekcie regionalnych przewozów pasażerskich, ale również ruchu towarowego, poprawiające dostępność transportową podmiotom gospodarczym, tj.:

- Rewitalizacja linii kolejowej nr 203 na odcinku Krzyż - Gorzów Wielkopolski - realizacja inwestycji odbywałaby się na podstawie dokumentacji projektowej przygotowywanej w obecnej perspektywie.
- Rewitalizacja linii nr 282 na odcinku Węglińiec - Żary.
- Przebudowa linii kolejowej nr 358 w celu utworzenia dojazdu do portu lotniczego Zielona Góra-Babimost.
- Poprawa parametrów eksploatacyjnych linii kolejowych oraz infrastruktury pasażerskiej na terenie województwa lubuskiego.
- Rewitalizacja linii nr 370 na odcinku Zielona Góra - Żary.
- Rewitalizacja linii kolejowej nr 358 Czerwieńsk - Gubin - Granica Państwa.
- Prace na ciągu Wrocław - Żary - granica państwa wraz z odnogą Głogów - Niegosławice - Żagań - Etap I - odcinek Głogów - Żary - granica państwa.
- Rozbudowa linii nr 358 na odcinku Zbąszynek - Czerwieńsk (zwiększenie jej przepustowości poprzez dobudowę docelowo drugiego toru na całym odcinku z uwzględnieniem odbudowy mostu pod drugi tor na rzece Odrze).

Podkreślić należy, że w procesie przygotowywania nowych propozycji inwestycyjnych kluczowe znaczenie będzie miało także stanowisko organizatora publicznego transportu zbiorowego w województwie, w kwestii zapewnienia finansowania przewozów pasażerskich na liniach objętych przyszłym, ewentualnym procesem inwestycyjnym.

z wyrazami szacunku

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Andrzej Bittel

Sekretarz Stanu

Do wiadomości:

Kancelaria Prezesa Rady Ministrów, Departament Spraw Obywatelskich (pismo DSP.INT.4813.36.2019 z dnia 5 listopada 2019 r.)