



**MINISTER INFRASTRUKTURY**

Warszawa, dnia 15 listopada 2022 r.

Znak sprawy: DTK-8.054.120.2022

Pan  
**Tomasz Grodzki**  
Marszałek Senatu  
Rzeczypospolitej Polskiej

*Szanowny Panie Marszałku,*

w odpowiedzi na pismo z dnia 3 października 2022 r. o nr BPS/043-49-1880/22 w sprawie oświadczenia złożonego przez senatora Aleksandra Szweda podczas 49. Posiedzenia Senatu RP w dniu 27 września 2022 r. w sprawie kursowania pociągów „Kormoran” i „Rozewie” w rocznym rozkładzie jazdy pociągów edycji 2022/23, przedstawiam poniższe informacje.

W związku z ograniczoną dostępnością lokomotyw spalinowych PKP Intercity oraz planowanymi przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. pracami na węźle katowickim oraz linii kolejowej nr 276 potwierdzam, że w trakcie obowiązywania rocznego rozkładu jazdy edycji 2022/23 oferta przewozowa dla powiatu kłodzkiego oraz ciągu miast przy linii nr 137, ulegnie tymczasowej redukcji. Od rocznego rozkładu jazdy edycji 2023/24 zaplanowana jest rozbudowa oferty przewozowej dla m.in. powiatu kłodzkiego, związana z uruchomieniem nowych połączeń w kierunku Trójmiasta i Krakowa.

Uruchomienie ww. nowych pociągów będzie musiało zostać poprzedzone pracami poprawiającymi stan infrastruktury na linii nr 276. Według informacji otrzymywanych od PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., w ciągu roku 2023 prowadzone będą na linii nr 276 intensywne prace torowe. Z uwagi na plan obiegów oraz umiejscowienie punktów utrzymania lokomotyw spalinowych, w przypadku zamknięć na linii nr 276 nie będzie możliwa kontynuacja dotychczasowego przejścia obiegowego między pociągiem „Rozewie” a pociągiem „Kormoran” – lokomotywy serii SU4210 i SU4220 posiadają bowiem punkt utrzymania technicznego we Wrocławiu. Również w przyszłości, po zakończeniu prac, nie byłoby możliwe dostarczenie lokomotywy spalinowej z Wrocławia do obsługi pociągu „Kormoran”. W docelowym układzie, zgodnie z deklaracją partnera czeskiego od RRJ 2024/25, w miejsce dotychczasowego pociągu „Rozewie” dostarczającego lokomotywę, na odcinku Kłodzko – Wrocław w analogicznych godzinach pojawi się bowiem nowy pociąg relacji Praga – Kłodzko – Wrocław – Gdynia. Ponadto w rocznym rozkładzie jazdy 2022/23 PKP PLK planuje rozpoczęcie prac modernizacyjnych na węźle katowickim. Dotychczasowe manewry pociągu „Kormoran” na stacji Katowice, polegające na wymianie lokomotywy oraz przełączaniu wagonów, stałyby się w znacznym stopniu utrudnione. Wobec powyższego pociąg „Kormoran”, w ramach prac nad rozkładem jazdy 2022/23, zaplanowany został w zestawieniu z elektrycznego zespołu trakcyjnego ED160 w relacji Olsztyn – Katowice – Bielsko-Biała/Wisła Uzdrowisko.

Mając na uwadze powyższe, celem uzupełnienia oferty przewozowej dla powiatu kłodzkiego oraz ciągu miast przy linii nr 137, w kierunku Katowic i aglomeracji śląskiej, w ramach prac nad rocznym rozkładem jazdy 2023/24 Ministerstwo Infrastruktury jako organizator wraz z operatorem PKP Intercity S.A. zaplanują uruchomienie drugiej pary pociągów Jelenia Góra – Kraków. Obie pary pociągów relacji Jelenia Góra – Kraków zestawione będą ze spalinowych zespołów trakcyjnych. Jedna z dwóch par zaplanowana zostanie do kursowania przez Kłodzko. W odniesieniu do postulatów kontynuacji połączenia bezpośredniego z Warszawą informuję, iż analizy statystyk przewozowych wykazują wyraźną przewagę zainteresowania pasażerów z powiatu kłodzkiego i miast przy linii kolejowej nr 137 podróży w relacjach do i z Katowic.

*niepodległa*

POLEKA  
STURDIE ODZYWKANIA  
NIEPODLEGŁOŚCI

Analizując okres 12.12.2021 - 31.08.2022 na uwagę zasługuje fakt, iż przeciętnie maksymalna frekwencja w pociągu 65100 „Kormoran” na odcinku między Polanicą – Zdrój a Kędzierzynom – Koźlem wyniosła 61 pasażerów, podczas gdy pasażerów zainteresowanych podróżami dalej niż do Katowic, w tym do Warszawy, odnotowano stosunkowo mało, tj.:

- Polanica-Zdrój – Warszawa: średnio 2,0 pasażera na uruchomienie;
- Kłodzko – Warszawa: 2,2;
- Nysa – Warszawa: 2,2;
- Prudnik – Warszawa: 1,7.

W relacji do Warszawy są to liczby również istotnie mniejsze niż w przypadku podróży w relacji między miejscowościami przy linii 137 a Krakowem, obsługiwanej pociągiem Sudety. Przykładowo, w analogicznym okresie, średnio na uruchomienie 5 pasażerów podróżowało w relacji Nysa – Kraków (podczas gdy w relacji Nysa – Warszawa tylko 2,2). Biorąc pod uwagę powyższe, w zastępstwie za pociąg „Kormoran” analizowane jest uruchomienie w RRJ 2023/24 drugiej pary połączeń Jelenia Góra – Kraków, natomiast dla nielicznych pasażerów, np. z Paczkowa do Warszawy, możliwe będzie w RRJ 2023/24 odbycie podróży z przesiadką np. w Katowicach.

W związku ze stanowiskiem strony czeskiej informującym o braku możliwości uruchomienia połączeń Gdynia – Wrocław – Praga od rozkładu jazdy edycji 2023/24, w celu realizacji zapowiadanej poprawy oferty dla powiatu kłodzkiego, organizator przewozów wraz z PKP Intercity przeanalizują możliwość uruchomienia dwóch dodatkowych par połączeń do/z Kłodzka, które będą planowane w takim układzie, by w momencie uruchomienia pociągów międzynarodowych godziny kursowania pociągów na odcinku krajowym nie uległy zmianie.

W kolejnych latach, po pozyskaniu przez PKP Intercity hybrydowych zespołów trakcyjnych, planowana jest stopniowa rozbudowa oferty przewozowej, która w docelowym kształcie zapewni podróżnym na linii podsudeckiej 2 pary połączeń relacji Jelenia Góra – Kraków przez Dzierżoniów i Nysę oraz 2 pary połączeń relacji Jelenia Góra – Warszawa przez Kłodzko, Nysę i Opole. Docelowo zatem linia nr 137 na odcinku Kamieniec Ząbkowicki – Nysa obsługiwana będzie 4 parami połączeń międzywojewódzkich.

*Łączę wyrazy szacunku*

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Andrzej Bittel

Sekretarz Stanu

/dokument podpisany elektronicznie/