



**MINISTER  
INFRASTRUKTURY I BUDOWNICTWA**

**SEKRETARIAT**  
Biura Prac Senackich  
Wpłynęło dn. 21.03.2017  
nr. 1568 podpis.....

**KABINET MARSZAŁKA SENATU**

wpłynęło dn. 20.03.2017  
nr. 1246 podpis.....

Warszawa, 16 marca 2017 r.

DTK.4.054.46.2017.KD.1

43410/17

*Szanowny Panie Marszałku,*

Pan  
**Stanisław Karczewski**  
Marszałek Senatu RP

w odpowiedzi na oświadczenie Pana Roberta Gawła, Senatora RP, złożone na 35 posiedzeniu Senatu w dniu 24 lutego 2017 roku, w sprawie modernizacji linii kolejowej E20 na odcinku Warszawa – Poznań (sygn. BPS/043-35-822/17), przedstawiam poniższe informacje.

Projekt pn. „Prace na linii kolejowej E 20 na odcinku Warszawa – Poznań – pozostałe roboty, odcinek Sochaczew – Swarzędz” znajduje się na liście projektów podstawowych w Krajowym Programie Kolejowym. Projekt ten jest dla Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa, jak również dla PKP PLK SA jednym z priorytetowych projektów, a planowane do osiągnięcia cele zgodne są z celami instrumentu finansowego „Łącząc Europę” (CEF) w zakresie rozwoju sieci bazowej TEN-T. Planowane działania przełożą się również na osiągnięcie celów wspólnej polityki transportowej UE. W związku z powyższym projekt został zgłoszony w pierwszym konkursie CEF organizowanym w 2014 roku i decyzją Komisji Europejskiej otrzymał dofinansowanie w ramach tego instrumentu. Przed zatwierdzeniem dofinansowania projektu przez Komisję Europejską wniosek PKP PLK SA, złożony w konkursie CEF, został pozytywnie oceniony przez niezależnych ekspertów. Ponadto, potwierdzeniem słuszności realizacji przedmiotowej inwestycji jest podpisana przez PKP PLK SA oraz Komisję Europejską umowa Grant Agreement, przyznająca dofinansowanie UE.

Zakres projektu pn. „Prace na linii kolejowej E 20 na odcinku Warszawa – Poznań – pozostałe roboty, odcinek Sochaczew – Swarzędz” obejmuje odcinek linii E 20/C-E 20 o łącznej długości około 235 km. Prace będą prowadzone na linii kolejowej E 20 odcinek Sochaczew – Swarzędz (229,500 km) i linii kolejowej (C-E 20) odcinek Placencja – Łowicz Główny (5,000 km). Roboty prowadzone na linii E 20/C-E 20 będą miały charakter modernizacji o wielobranżowym zakresie i wysokim stopniu złożoności. Zakres planowanych prac obejmie m.in. przebudowę nawierzchni i podtorza, zmianę geometrii toru, kompleksową przebudowę stacji i posterunków ruchu dotychczas nieobjętych modernizacją (m.in. Łowicz Główny, Kutno, Koło, Konin, Podstolice), lub których stan techniczny uniemożliwia osiągnięcie założonych parametrów, modernizację systemu sterowania ruchem kolejowym wraz z zabudową Lokalnych Centrów Sterowania (LCS) z możliwością instalacji systemu ERTMS, likwidację skrzyżowań w jednym poziomie poprzez ograniczenie ich liczby oraz budowę skrzyżowań dwupoziomowych, modernizację systemu zasilania i sieci.

Niezadawalający stan techniczny infrastruktury, szczególnie na odcinkach, które nie podlegały modernizacji powoduje, że linia nie spełnia wymaganych standardów określonych dla sieci bazowej Transeuropejskiej Sieci Transportowej (TEN-T) i korytarzy transportowych. Z uwagi na zły stan infrastruktury, m. in. rozjazdów, nawierzchni, sieci trakcyjnej i obiektów inżynierskich na stacjach oraz odcinkach szlakowych, wprowadzono wiele ograniczeń prędkości. W ciągu linii E 20/C-E 20 na wielu odcinkach brak jest także nowoczesnych systemów sterowania ruchem kolejowym (srk). Ogranicza to przepustowość linii i wydłuża czas przejazdu pomiędzy głównymi ośrodkami gospodarczymi połączonymi korytarzem transportowym E 20/C-E 20.

Odcinek linii E20 Sochaczew – Swarzędz, będąc częścią Korytarza Transportowego Morze Północne – Bałtyk, stanowiącego część sieci bazowej TEN-T, zgodnie z wytycznymi określonymi w Rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 roku spełniać ma określone wymogi, w tym takie parametry jak nacisk osi – co najmniej 22,5 t, prędkość konstrukcyjna – 100 km/h, możliwość uruchomienia pociągów o długości 740 m, czy pełne wdrożenie ERTMS. Ponadto linia ta jest objęta Umowami AGC i AGTC, które zakładają prędkość dla pociągów pasażerskich 160 km/h, dla pociągów towarowych 120 km/h oraz dopuszczalny nacisk osi 221 kN. Należy mieć na uwadze, że realizacja pełnego

zakresu rzeczowego inwestycji jest niezbędna w celu dostosowania linii E 20 do ww. wymagań, a ograniczenie zakresu inwestycji uniemożliwiłoby osiągnięcie zakładanych rezultatów.

Po przeprowadzonej analizie możliwości ograniczenia ruchu kolejowego oraz uzyskiwanych efektów w zakresie skrócenia czasu realizacji, PKP PLK SA planuje wdrożenie następujących zamknięć dwutorowych linii kolejowej E 20:

- odcinek Konin – Podstolice: czerwiec 2017 - lipiec 2018;
- odcinek Barłogi – Konin: lipiec 2018 - czerwiec 2019;
- odcinek Kutno – Barłogi: wrzesień 2018 - październik 2018.

Podstawowym celem wprowadzenia optymalizacji harmonogramu projektu poprzez uwzględnienie zamknięć dwutorowych, jest skrócenie czasu realizacji projektu, szczególnie robót budowlanych tak, aby dotrzymać terminu kwalifikowalności projektów z I naboru CEF, tj. do 31 grudnia 2020 roku. PKP PLK SA podjęła współpracę z Zarządami Województwa Wielkopolskiego, jako organizatorem transportu publicznego oraz lokalnymi samorządami w celu sprawnej organizacji komunikacji zastępczej do obsługi ruchu regionalnego na odcinku Konin – Września oraz Konin – Barłogi. Na zamkniętych odcinkach przewiduje się rozbudowaną organizację komunikacji zastępczej połączeniami autobusowymi w różnych relacjach skomunikowanymi z pociągami regionalnymi. Ponadto, wykonawcy robót zostali zobligowani do skrupulatnego przestrzegania przyjętych terminów zamknięć torowych.

Zgodnie z informacjami uzyskanymi od PKP PLK SA modernizacja trasy Sochaczew – Swarzędz pozwoli na przejazd 500 pociągów na dobę, czyli prawie dwukrotne zwiększenie przepustowości na tym odcinku. Modernizacja skutkować będzie również podniesieniem poziomu bezpieczeństwa poprzez budowę skrzyżowań dwupoziomowych, jak również skróceniem czasu podróży. Kompleksowa modernizacja stacji Łowicz Główny, Kutno, Koło, Konin, Podstolice wraz dostosowaniem ich do potrzeb osób o ograniczonej sprawności ruchowej (nowe wiaty, wyremontowane lub wybudowane przejścia podziemne pod torami wraz z windami lub pochylniami) korzystnie wpłynie na poprawę jakości obsługi i bezpieczeństwa pasażerów. Należy mieć również na uwadze, że dalsza eksploatacja linii kolejowej E20, bez przeprowadzenia prac modernizacyjnych, nie pozwoli na utrzymanie aktualnie obowiązujących prędkości na poszczególnych odcinkach linii w najbliższym czasie.



Z upoważnienia  
MINISTRA  
INFRASTRUKTURY I BUDOWNICTWA



Andrzej Bitter  
Podsekretarz Stanu