



MINISTER INFRASTRUKTURY

Warszawa, dnia 19 listopada 2009 r.

Nr TK7rm-0701- 42/09 (974950)

na nr BPS/DSK-043-2079/09

Pan
Bogdan Borusewicz
Marszałek Senatu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na oświadczenie złożone przez **Senatora Grzegorza Czeleja**, skierowane przy piśmie **BPS/DSK – 043 – 2076/09 z dnia 12 listopada 2009 roku** do Ministra Infrastruktury Pana Cezarego Grabarczyka w sprawie linii kolejowej nr 7 Warszawa Wschodnia Osobowa – Dorohusk, przedstawiam poniższe informacje.

Po otrzymaniu petycji przez mieszkańców Lubelszczyzny w sprawie modernizacji linii kolejowej nr 7 Warszawa Wschodnia Osobowa – Dorohusk, Ministerstwo Infrastruktury umieściło stosowną informację na swojej stronie internetowej, o poniższej treści. Teść tej informacji podtrzymuję.

Ministerstwo Infrastruktury wspiera każdą inicjatywę mającą na celu poprawę i rozwój transportu kolejowego, czego wynikiem jest prowadzenie szeregu dużych inwestycji kolejowych w ramach środków unijnych przy udziale budżetu państwa.

W obszarze obejmującym infrastrukturę i ochronę środowiska, do roku 2013 (2015) będą realizowane duże projekty modernizacyjne transportu kolejowego, zwłaszcza w ramach największego Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko.

Linia kolejowa nr 7 Warszawa Wschodnia Osobowa – Dorohusk jest linią pierwszorzędą o długości 267,471 km (502,590 km torów), zelektryfikowaną, ujętą w wykazie linii o znaczeniu państwowym, nie objętą umowami międzynarodowymi AGC (Umowa europejska o głównych międzynarodowych liniach kolejowych). Została zaprojektowana do prędkości konstrukcyjnej $V_{konst.} = 120-140$ km/h. Obowiązująca prędkość rozkładowa w rozkładzie jazdy 2008/2009 wynosiła $V_{rozkl} = 80-140$ km/h. Wyjątek stanowią odcinki linii przechodzące przez stacje węzłowe: Pilawa, Dęblin i Chełm na których $V_{rozkl} = 40-70$ km/h.

Wg ocen stanu technicznego torów szlakowych i głównych zasadniczych (267,471 km) linii nr 7 na 15% długości – stan jest dobry, na 70% – dostateczny, na 15% – niezadowolający.

W roku 2008 średnio-dobowe obciążenie ruchem pociągów (głównie pociągów pasażerskich) wahało się od 18 pociągów na dobę na odcinku Chełm – Dorohusk do 69 na odcinku Zarzeka – Lublin.

Duży ruch pociągów oraz długi czas eksploatacji kolejowej infrastruktury drogowej (większość szyn i podkładów eksploatowana jest od lat 80-tych ubiegłego wieku) oraz dużą ilość ograniczeń prędkości wskazują na konieczność wykonania za kilka lat naprawy głównej.

Spółka PKP Polskie Linie Kolejowe opracowała „Program dla linii kolejowej Nr 7 Warszawa – Dorohusk do 2012 roku dla utrzymania standardów eksploatacyjnych i czasów jazdy pociągów”. Program został opracowany przy założeniach:

- zapewnienie bezpieczeństwa ruchu kolejowego, w tym na przejazdach kolejowych w poziomie szyn, wynikających z geometrii i konstrukcji, zapewnienie prędkości rozkładowych,
- wolumen przewozów pasażerskich i towarowych na poziomie nie niższym niż aktualny,
- skrócenie czasu jazdy pociągów, zwłaszcza pasażerskich pomiędzy Warszawą a granicą Państwa.

Dla utrzymania obowiązujących standardów eksploatacyjnych i czasów jazdy pociągów niezbędne jest wykonanie: naprawy głównej toru na długości ponad 82 km, naprawy głównej rozjazdów (5 szt.), naprawy bieżącej z oczyszczaniem podsypki (128 km toru), naprawy bieżącej torów (302 km torów), naprawy bieżącej rozjazdów (457 szt.). Koszt wykonania robót szacuje się na ok. 280 mln zł.

W 2007 roku, w ramach programu wykorzystania środków z Funduszu Kolejowego zrealizowano modernizację nawierzchni na odcinku Warszawa Wschodnia – Warszawa Wawer w km 4,2–11,2 (tor nr 3) za ok. 12,5 mln zł (90% – Fundusz Kolejowy, 10% środki własne PKP PLK S.A.).

Przedstawiona w „Master Planie dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku” koncepcja rozwoju transportu kolejowego, której realizacja powinna przyczynić się do zrównoważenia gałęziowej struktury transportu, rozwoju społeczno-gospodarczego kraju i zapewnić konkurencyjność transportu kolejowego w stosunku do drogowego, zakłada wykonanie modernizacji linii nr 7 dwuetapowo:

- I etap odcinek Warszawa – Lublin w latach 2014–2020,
- II etap odcinek Lublin – Dorohusk w latach 2021–2030.

Co więcej, dokument przewiduje również konieczność dobudowania torów szlakowych na odcinku Otwock – Pilawa.

Mając na uwadze, iż cały proces inwestycyjny trwa na tyle długo, to już należy podjąć dokumentacyjne przygotowanie przedprojektowe przedsięwzięcia tak, aby w chwili pozyskania środków finansowych możliwe było rozpoczęcie robót.

Doceniając znaczenie linii nr 7 dla układu komunikacyjnego na terenie województwa lubelskiego, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. rozpoczęła przygotowania do modernizacji linii do standardów wymaganych przez program TINA.

W ramach tego programu realizowane jest wykonanie dokumentacji przedprojektowej dla modernizacji linii. Zgodnie z podpisaną umową z 29 stycznia

2009 roku zostanie ona zrealizowana w jedenastu etapach obejmujących następujące zadania:

- Etap I – Prognozy społeczno-gospodarcze i analizy rynku usług transportowych
- Etap II – Analizy ruchowo-marketingowe opcji modernizacyjnych
- Etap III – Analiza stanu istniejącego infrastruktury kolejowej i taboru
- Etap IV – Analizy techniczne opcji modernizacji wraz z oszacowaniem kosztów
- Etap V – Analiza środowiskowa
- Etap VI – Analiza CBA i wybór opcji
- Etap VII – Raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko
- Etap VIII – Wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia
- Etap IX – Uszczegółowienie analiz dla wybranej opcji modernizacji linii
- Etap X – Sporządzenie syntezy ze studium wykonalności
- Etap XI – Opracowanie materiałów przetargowych

Uzyskanie skrócenia czasu przejazdu pociągów na trasie Warszawa – Lublin jest realne poprzez zaangażowanie się Zarządu Województwa Lubelskiego we współfinansowanie likwidacji lokalnych ograniczeń prędkości na linii nr 7 w ramach środków pozyskanych z Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Lubelskiego. Efektem może być czas przejazdu krótszy o około 20-25 minut. Według danych zamieszczonych na stronie internetowej Zarządu Województwa Lubelskiego w Załączniku nr 1; w indykatywnym wykazie indywidualnych projektów kluczowych w ramach RPO Województwa Lubelskiego 2007–2013 – lista podstawowa, zostały ujęte tylko dwa projekty (Lp. = 16 i 17), które dotyczą linii nr 7 w zakresie modernizacji infrastruktury kolejowej i układu komunikacyjnego na stacjach Lublin i Lublin Północny. Ich realizacja nie spowoduje likwidacji jednak ograniczeń prędkości i skrócenia czasu jazdy pociągów.

Trzeba zauważyć, że na projekty związane z modernizacją i remontem dróg kołowych i ulic Zarząd Województwa Lubelskiego przeznaczył około 543,94 mln zł, a na projekty związane z transportem szynowym 1/3 tej wielkości, tj. 179,5 mln zł w tym na:

- zakup nowego taboru
– 41,00 mln zł,
- remont obiektów inżynierskich i infrastruktury technicznej linii kolejowej nr 7
– 53,65 mln zł,
- budowę toru dojazdowego do lotniska i modernizacja nawierzchni linii nr 30 i 63
– 84,85 mln zł.

Ze względu na duży koszt modernizacji linii nr 7 Warszawa Wschodnia Osobowa – Dorohusk będzie niezbędne współfinansowanie przedsięwzięcia ze środków budżetu państwa. Ministerstwo Infrastruktury uczyni wszystko, aby w ramach planowanego corocznie budżetu państwa środki finansowe były zabezpieczone.

Z uwagi na szczególne znaczenie linii kolejowej dla rozwoju gospodarczego województwa lubelskiego oraz województwa mazowieckiego, celowe jest podjęcie działań dla znalezienia dodatkowych źródeł finansowania, wykorzystując przy tym uprawnienia jednostek samorządu terytorialnego, które zgodnie z art. 38 ust. 2 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym mogą finansować inwestycje wynikające z umów i porozumień międzynarodowych, inwestycje, remonty, eksploatację i utrzymanie linii kolejowych o znaczeniu wyłącznie obronnym, a także koszty przygotowania i realizacji inwestycji obejmujących linie kolejowe o znaczeniu państwowym.

Z upoważnienia
MINISTRA INFRASTRUKTURY


Juliusz Engelhardt
Podsekretarz Stanu