



DTK.VI.0530.2.2018.MM.1

NK: 82223/18

ZAWIADOMIENIE O SPOSOBIE ZAŁATWIENIA PETYCJI

Minister Infrastruktury, działając na podstawie art. 13 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach (Dz. U. z 2017 r. poz. 1123), po rozpatrzeniu petycji z dnia 16 maja 2018 r. przekazanej przy piśmie Urzędu Marszałkowskiego Województwa Lubelskiego nr DT-I.8064.6.2018.KLB z dnia 22 maja 2018 r. do rozpatrzenia w zakresie dotyczącym infrastruktury kolejowej oraz połączeń dalekobieżnych dla Lubelszczyzny przedstawiam następujące informacje.

W kwestii dotyczącej likwidacji infrastruktury kolejowej na terenie województwa lubelskiego oraz nieczynnych szlaków dalekobieżnych wyjaśniam, że Spółka PKP PLK S.A. w ramach działań związanych z wypracowaniem optymalnego kształtu sieci kolejowej w Polsce nie prowadzi obecnie procedur związanych z likwidacją linii kolejowych.

Należy również podkreślić, że w dniu 16 stycznia 2018 r. został uchwalony przez Radę Ministrów program wieloletni pn. *Pomoc w zakresie finansowania kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową*, w tym jej utrzymania i remontów do 2023 roku (dalej: „Program”), który jest dokumentem ustanawiającym ramy finansowe oraz warunki realizacji zamierzeń państwa dotyczących zarządzania infrastrukturą kolejową, przewidywanych do wykonania w perspektywie do 2023 roku. Zapewnienie odpowiedniego poziomu jakości infrastruktury kolejowej – obok celu, jakim jest niedopuszczenie do degradacji, a w efekcie końcowym likwidacji linii kolejowych – stanowi wyjście naprzeciw potrzebom społecznym dotyczącym dostępności transportu i oczekiwaniom rynkowym artykułowanym przez przewoźników kolejowych i innych użytkowników infrastruktury. Reasumując, odstąpiono od dalszej likwidacji nieczynnych linii kolejowych.

W ramach Programu poszczególne odcinki linii kolejowych przyporządkowano do odpowiednich kategorii utrzymaniowych, oznaczających określony standard utrzymania. Na potrzeby Programu, a także dla prawidłowego określenia kategoryzacji odcinków linii kolejowych przyjęto, że proces utrzymania stanowi zespół wszystkich działań prowadzonych w oparciu o ustalone uwarunkowania techniczne, organizacyjne, prawne, gospodarcze i finansowe. Należy również dodać, że Program określa wysokość środków publicznych przeznaczonych na dofinansowanie utrzymania infrastruktury kolejowej.

Odnosząc się do kwestii linii kolejowej relacji Kraśnik – Kraśnik Fabryczny informuję, że linia ta nie była pod zarządem PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. Była to bocznicza kolejowa prowadząca od zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. linii kolejowej nr 68 Lublin – Przeworsk (granica w torze D w km 43,637) do nieistniejącej już Fabryki Łożysk Toczyńskich w Kraśniku. Wskazana bocznicza została zlikwidowana w 2012 r. przez jej właściciela.

Informuję, że w celu poprawy połączeń lokalnych na terenie województwa lubelskiego przeprowadzona została budowa linii kolejowej:

- ze stacji Świdnik do stacji Lublin Airport oraz
- łącznicy kolejowej nr 563 Rejowiec Zachodni – Rejowiec Południowy łączącej linie kolejowe nr 7 i 69.

Ponadto rozważana była możliwość uruchomienia Kolei Metropolitalnej Lublin – Kraśnik, co jednak nie doszło do skutku z uwagi na odmowę zawarcia porozumienia trójstronnego przez Urząd Miasta Lublina jako jednej ze stron reprezentującej samorząd terytorialny. Spółka PKP PLK S.A. poinformowała również, że utrudnienia w relacji Warszawa – Lublin spowodowane są prowadzonymi pracami modernizacyjnymi na linii kolejowej nr 7. W ramach wskazanych prac przebudowywane są tory oraz stacje i przystanki na tej linii

niepodlega

POLSKA
RZECZPOSPOLITA
NIEPODLEGŁOŚĆ

kolejowej. Trwają także roboty na wiaduktach i mostach. Dzięki prowadzonej modernizacji pasażerowie zyskają wyższy komfort obsługi oraz krótsze podróże między Lublinem a Warszawą.

Odnosząc się do linii stanowiących szlaki dalekobieżne w relacjach:

- Warszawa-Rzeszów przez Lublin, Kraśnik, Stalową Wolę;
- Warszawa-Przemyśl przez Lublin, Zamość, Jarosław;
- Zamość-Stalowa Wola-Ocice-Staszów-Chmielnik-Kielce (dalej do Wrocławia p. Częstochowę Stradom)

informuję, że na podstawie Załącznika nr 1.2 do Statutu Sieci Kolejowej PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. można stwierdzić, że wszystkie odcinki przebiegające przez ww. trasy nie stanowią infrastruktury nieczynnej. Ograniczenia eksploatacyjne na niektórych odcinkach przebiegających przez ww. trasy spowodowane są zamknięciami torowymi wynikającymi z prac inwestycyjnych lub utrzymaniowych. Jednym z takich zamknięć jest zamknięcie torowe na odcinku Lublin Zemborzyce – Kraśnik (linii kolejowej nr 68 Lublin-Przeworsk), na którym: prowadzone są roboty torowe, trwa modernizacja 32 przejazdów kolejowo-drogowych oraz 31 mostów i przepustów, modernizowane są perony. Trwają również prace przygotowawcze do wywieszania sieci trakcyjnej na odcinku Lublin Zemborzyce – Niedzwica, stanowiące jeden z wielu etapów projektu nr 2.001 pn. „Prace na liniach kolejowych nr 68, 565 na odcinku Lublin – Stalowa Wola Rozwadów wraz z elektryfikacją” realizowanego w ramach Krajowego Programu Kolejowego do 2023 roku.

Procentową ocenę stanu technicznego nawierzchni eksploatowanych linii kolejowych na terenie województwa lubelskiego (stan na dzień 31 grudnia 2017 r.) zaprezentowano w poniższej tabeli:

Wyszczególnienie	długość torów [km]	dobra		dostateczna		niezadawalająca		zła	
		długość torów [km]	[%]	długość torów [km]	[%]	długość torów [km]	[%]	długość torów [km]	[%]
PLK	27 120,242	15 978,655	58,9	6 911,951	25,5	3 762,927	13,9	466,709	1,7
Lublin	1 280,509	602,301	47,0	619,164	48,4	59,044	4,6	0,00	0,0

Ogólna ocena stanu technicznego wykonana została według następujących kryteriów:

- ocena dobra – wymagana tylko konserwacja, niezbędne pojedyncze wymiany elementów nawierzchni, brak ograniczeń eksploatacyjnych;
- ocena dostateczna – potrzeba wymian elementów nawierzchni do 30%, obniżenie prędkości rozkładowych lub wprowadzenie ograniczeń eksploatacyjnych;
- ocena niezadawalająca – konieczna kompleksowa wymiana nawierzchni, znaczne obniżenie prędkości rozkładowych oraz duża liczba ograniczeń eksploatacyjnych;
- ocena zła – prędkość rozkładowa $V=0$ km/h.

Strukturę maksymalnych prędkości rozkładowych obowiązujących w pierwszym dniu rozkładu jazdy pociągów 2017/2018 na terenie województwa lubelskiego przedstawiono w poniższej tabeli:

Przedział prędkości	2017	
	(RJ 2017/2018)	
	Długość torów [km]	Udział długości torów [%]
$V = 160$ km/h	158	12,1
$120 \leq V < 160$ km/h	554	42,4
$80 \leq V < 120$ km/h	258	19,8
$40 \leq V < 80$ km/h	323	24,7
$V < 40$ km/h	13	1,0
	1 306 km	100 %

W kwestii wniosku o zwiększenie połączeń dalekobieżnych dla Lubelszczyzny informuję, że Spółka PKP Intercity S.A. zapewnia bezpośrednią komunikację na terenie województwa lubelskiego realizując przewozy w relacjach: Warszawa – Łuków – Terespol, Warszawa – Łuków – Lublin – Chełm, Rzeszów – Stalowa Wola – Zamość – Hrubieszów. W związku z ww. zamknięciami torowymi niezbędne było skierowanie pociągów dalekobieżnych na trasę objazdową oraz wprowadzenie autobusowej komunikacji zastępczej, co wpłynęło na zakres oferty tego rodzaju połączeń w regionie.

Po zakończeniu robót inwestycyjnych i oddaniu linii do eksploatacji z parametrami zgodnymi z założeniami projektowymi przewoźnik dalekobieżny planuje zmiany w ofercie połączeń na Lubelszczyźnie. Docelowo na trasie Lublin – Dęblin – Warszawa Spółka planuje zapewnić cogodzinny cykl kursowania pociągów, oferując na tej trasie 15 par pociągów. Na linii nr 68 między Lublinem a Kraśnikiem i Stalową Wolą Spółka planuje uruchomienie 4 par pociągów. Ponadto PKP Intercity S.A. planuje utrzymanie kursowania pociągów na linii nr 30 w liczbie 3 par pociągów w dobie i 1 pary na trasie Hrubieszów – Stalowa Wola – Rzeszów. Spółka planuje także zapewnienie obsługi linii nr 7 na odcinku Lublin – Chełm 3 parami połączeń.

W zakresie nowo uruchamianych pociągów na terenie Lubelszczyzny PKP Intercity S.A. znając trudności komunikacyjne, jakie spotykają mieszkańców regionu, rozważa uruchomienie w rozkładzie jazdy 2018/2019 nowego połączenia zapewniającego bezpośrednią komunikację mieszkańcom powiatu hrubieszowskiego, zamojskiego i krasnostawskiego z Lublinem, Warszawą, Bydgoszczą i Szczecinem.

Pragnę nadmienić, że pociągi dalekobieżne uruchamiane przez PKP Intercity S.A. na Lubelszczyźnie mają co do zasady deficytowy charakter i objęte są finansowaniem w ramach umowy PSC, przez co decyzja o ich uruchomieniu uzależniona jest od przyznanego limitu środków na dofinansowanie międzywojewódzkich kolejowych przewozów pasażerskich z Budżetu Państwa na realizację tych połączeń.

Ponadto wyjaśniam, że realizacja postulowanego w petycji połączenia Warszawa – Przemysł przez Lublin, Zamość i Jarosław jest niemożliwa z uwagi na konieczność trzykrotnej zmiany czoła (w Zawadzie, Zamościu i Jarosławiu) oraz zły stan infrastruktury kolejowej na odcinku Zwierzyniec Towarowy – Munina. Informuję, że PKP Intercity S.A. nie planuje obsługi ciągu Stalowa Wola – Ocice – Staszów – Kielce z uwagi na istnienie alternatywnego ciągu komunikacyjnego przez Sandomierz.

POUCZENIE

Zgodnie z art. 13 ust 2 ustawy o petycjach, sposób załatwienia petycji nie może być przedmiotem skargi.

Z upoważnienia
MINISTRA INFRASTRUKTURY

Andrzej Bittel
Podsekretarz Stanu

