



URZĄD MARSZAŁKOWSKI WOJEWÓDZTWA OPOLSKIEGO  
DEPARTAMENT INFRASTRUKTURY I GOSPODARKI

DOA.I.0556-49/10


Opole, dnia 14 lipca 2010r.

**Pan**  
**Robert Wyszyński**  
[robertwyszynski@o2.pl](mailto:robertwyszynski@o2.pl)

Szanowny Panie,

W nawiązaniu do wniosku o udostępnienie informacji publicznej z dnia 6 lipca 2010r. w sprawie przekazania kopii pism dotyczących pogarszających się parametrów infrastruktury kolejowej w załączeniu przekazuję pismo Zarządu Województwa Opolskiego nr DIG.I.5430-2-5/10 z dnia 23 kwietnia 2010r. oraz odpowiedź otrzymaną z Ministerstwa Infrastruktury nr TI1mo-500-15/2010 z dnia 8 czerwca 2010r.

Z poważaniem

  
Dyrektor Departamentu  
Infrastruktury i Gospodarki  
Grzegorz Szyniński



Urząd Marszałkowski  
Województwa Opolskiego  
Departament Infrastruktury, Gospodarki  
ul. Dąb Opatu 14  
40-002 Opole  
tel. 077 44 82 140, 077 44 82 141  
fax 077 44 82 142

DIG.I.5430-2-5/10

Opole, dnia 23 kwietnia 2010r.

Pan  
Cezary Grabarczyk  
Minister Infrastruktury

ul. Chałubińskiego 4/6  
00-928 Warszawa

Szanowny Panie Ministrze,

W związku z rozpoczętym procesem planowania nowego rozkładu jazdy pociągów 2010/2011 wyrażamy nasze zaniepokojenie związane ze stanem infrastruktury kolejowej w naszym regionie. Z uzyskanych danych wynika, że na większości linii kolejowych w województwie opolskim i na odcinkach do sąsiednich stacji poza województwo nastąpi wydłużenie czasów jazdy pociągów (w załączeniu tabela).

Sytuacja ta powtarza się co roku i nie ma już możliwości elastycznego dopasowywania rozkładów jazdy pociągów do zaplanowanych ograniczeń prędkości. W efekcie uniemożliwia to skonstruowanie oferty przewozowej spełniającej minimalne oczekiwania podróżnych, efektywne wykorzystanie taboru i wypełnienie zapisów zawartych w § 3 pkt 8, 9 i 10 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 21 kwietnia 2004r. w sprawie organizowania regionalnych kolejowych przewozów pasażerskich mówiących o potrzebie skomunikowania:

- a) sąsiadujących ze sobą województw,
- b) przewozów wykonywanych różnymi kategoriami pociągów,
- c) z przewozami wykonywanymi innymi środkami transportu.

Należy również podkreślić, że wydłużenie czasów jazdy podnosi koszty związane z realizacją połączeń przy jednoczesnym zmniejszeniu przychodów ze sprzedaży biletów, co może doprowadzić do likwidacji pociągów i marginalizacji kolejowego transportu zbiorowego w regionie.

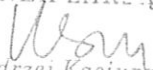
W myśl ustawy z dnia 28 marca 2003r. o transporcie kolejowym art. 5 ust 1. „Zarządca Infrastruktury, zarządza infrastrukturą kolejową oraz zapewnia jej rozwój i modernizację” mimo to co roku dochodzi do znacznych ograniczeń prędkości pociągów i degradacji infrastruktury kolejowej. Dodatkowo na

Opolszczyźnie mamy przypadek przeciągającej się w czasie modernizacji linii E-30 na odcinku Opole – Wrocław, na której prace trwają od 10 lat. Ponadto w przyszłym roku na odc. Brzeg – Olawa zaplanowano zamknięcie jednego z torów stwarzając kolejne utrudnienia w ruchu pociągów ograniczając przepustowość linii i wydłużając czas przejazdu pociągów na tym odcinku.

W związku z powyższym, mając na względzie interes społeczny zwracam się do Pana Ministra z prośbą o interwencję i niedopuszczenie do wydłużania czasów jazdy pociągów i ograniczania przepustowości linii kolejowych wraz z wejściem w życie nowego rozkładu jazdy pociągów.

Z poważaniem

CZŁONEK ZARZĄDKU

  
Andrzej Kasiura

Załącznik 1

Do wiadomości:

- 1) Pan Zbigniew Szafrński – Prezes PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. ul. Targowa 74, 03-734 Warszawa,
- 2) Pan Wiesław Jarosiewicz - Prezes Urzędu Transportu Kolejowego, ul. Chałubińskiego 4, 00-928 Warszawa,
- 3) Pani Małgorzata Krasnodębska – Tomkiel - Prezes Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów, Pl. Powstańców Warszawy 1, 00-950 Warszawa,
- 4) Pan Tomasz Moraczewski – Prezes Przewozy Regionalne Sp. z o.o., ul. Wileńska 14a, 03-414 Warszawa,
- 5) a/a

Tabela wydłużenia czasu jazdy pociągów regionalnych w rozkładzie jazdy pociągów 2010/2011

Nr linii	Odcinek	Czas jazdy 2009/2010	Czas jazdy 2010/2011	Wydłużenie czasu jazdy w minutach
143	Kluczbork- Namysłów	53	53	0
143	Namysłów - Wrocław	88	90	2
143	Wrocław - Namysłów	79	79	0
143	Namysłów - Kluczbork	35	37	2
293/301	Opole - Kluczbork	54	59	5
293/301	Kluczbork - Opole	52	56	4
144	Opole - Fosowskie	39	42	3
61	Fosowskie - Lubliniec	29	29	0
144	Fosowskie - Tarnowskie Góry	52	60	8
144	Tarnowskie Góry- Fosowskie	52	55	3
61	Lubliniec - Fosowskie	28	29	1
144	Fosowskie - Opole	38	43	5
287	Opole - Nysa	75	77	2
287	Nysa - Opole	74	76	2
143	Lubliniec - Olesno Śl.	28	29	1
143	Olesno Śl.- Kluczbork	23	26	3
143	Kluczbork - Olesno Śl.	21	23	2
143	Olesno Śl.- Lubliniec	40	40	0
132	Wrocław - Opole	76	81	5
136	Opole - Kędzierzyn Koźle	44	47	3
137	Kędzierzyn Koźle - Gliwice	35	37	2
151	Kędzierzyn Koźle- Racibórz	36	44	8
151	Racibórz - Kędzierzyn Koźle	40	44	4
137	Gliwice - Kędzierzyn Koźle	35	35	0
136	Kędzierzyn Koźle - Opole	47	51	4
132	Opole - Wrocław	79	81	2
272	Kostów - Kluczbork	23	23	0
272	Kluczbork - Kostów	31	31	0
132	Opole - Strzelce Op.	33	34	1
132	Strzelce Op. - Gliwice	47	47	0
132	Gliwice - Strzelce Opolskie	51	55	4
132	Strzelce Op. - Opole	34	36	2
288	Nysa - Brzeg	59	66	7
288	Brzeg - Nysa	59	67	8
137	Nysa - Kędzierzyn Koźle	80	90	10
137	Kędzierzyn Koźle - Nysa	89	100	11
277	Opole - Jelcz Laskowice	89	92	3
<b>Razem</b>				<b>117</b>

Dane zebrane na podstawie czasów jazdy pociągów - trasy wzorcowe marzec 2010r.

PODINSPEKTOR

Marek Szpiko



MINISTER INFRASTRUKTURY

Warszawa, dnia 8 czerwca 2010 r.

TI1mo-500-15/2010

Doc. 1019244

Urząd Marszałkowski Województwa Opolskiego Sekretariat Członka Zarządu	
Wpłynęło	14. 06. 2010
L. dz.	
podpis	

Pan  
**Andrzej Kasiura**  
Członek Zarządu  
Województwa Opolskiego

Szanowny Panie,

w odpowiedzi na pismo z dnia 23 kwietnia 2010 r. dotyczące stanu infrastruktury kolejowej na terenie województwa opolskiego uprzejmie informuję, że w roku 2009 opracowany został plan poprawy parametrów eksploatacyjnych linii kolejowych pod nazwą „Program dostosowania infrastruktury kolejowej dla potrzeb obsługi wywozu kruszyw z Dolnego Śląska”.

Program ten ma na celu przedstawienie planu modernizacji infrastruktury kolejowej dla potrzeb wywozu surowców skalnych (kruszyw) z Dolnego Śląska pod kątem zapotrzebowania na materiały do budowy i modernizacji dróg, autostrad oraz kolei. Uwzględnia on modernizację 334 punktów za i wyładowniczych kruszyw oraz poprawę parametrów eksploatacyjnych 8 ciągów wywozowych utworzonych z odcinków 36 linii kolejowych. W analizie uwzględniono konieczność eliminacji w pierwszej kolejności „wąskich gardeł”. Lata realizacji programu to 2010–2012 a szacunkowy koszt robót modernizujących linii kolejowych wynosi 3 879,6 mln zł, w tym modernizacja linii znaczenia państwowego 3 156,2 mln zł. W chwili obecnej pozyskiwane są środki ze źródeł dodatkowych na realizację zadania.

Odnosnie ciągu E30 należącego do III Paneuropejskiego Korytarza Transportowego łączącego między innymi Drezno (Niemcy), Wrocław, Katowice, Kraków z Lwowem (Ukraina) wyjaśniam, że długość polskiego odcinka korytarza wynosi 677 km i łączy najważniejsze centra i regiony ekonomiczne południowej Polski: Dolny Śląsk, Górny Śląsk, Małopolskę i Podkarpacie, modernizacja tego ciągu odbywa się w etapach. Obecnie realizowane są roboty na odcinkach:

- na odcinku Węglińiec–Zgorzelec/gr. państwa oraz Węglińiec–Bielawa Dolna/gr. państwa,
- na odcinku Legnica–Węglińiec,
- na odcinku Opole–Wrocław–Legnica.

Zakres modernizacji linii obejmuje m.in.:

- wykonanie na szlakach i stacjach robót w zakresie modernizacji nawierzchni torów,
- modernizację sieci trakcyjnej i linii potrzeb nietrakcyjnych,
- modernizację przejazdów kolejowych,
- modernizację obiektów inżynierskich,
- modernizację urządzeń łączności i urządzeń sterowania ruchem kolejowym w zakresie umożliwiającym zdalne sterowanie odcinkami linii kolejowej.

Projekty realizowane w ramach modernizacji ciągu E30:

- Pomoc techniczna dla przygotowania projektu "Modernizacja linii kolejowej E30/CE30 na odcinku Opole–Katowice–Kraków" nr 2002/PL/16/P/PA/012
- Modernizacja linii E 30/CE 30 na odcinku Kraków–Medyka – granica państwa – Projekt TEN-T 2004-PL-92601-S
- Pilotażowe wdrożenie ERTMS w Polsce na odcinku Legnica–Węgliniec–Bielawa Dolna – granica państwa
- Modernizacja linii kolejowej E30 na odcinkach Węgliniec–gorzelec i Węgliniec–Bielawa Dolna Projekt ISPA/FS nr 2002/PL/16/P/PT/016
- Odbudowa i modernizacja linii kolejowej E30 i CE 30 na odcinku Opole–Wrocław–Legnica
- Modernizacja linii kolejowej E30 na odcinku Legnica–Węgliniec – Projekt ISPA/FS 2001/PL/16/P/PT/013

W ramach powyższych programów zostały zmodernizowane stacje Opole Zachodnie i Lewin Brzeski, wykonano przebudowę 6 mostów i wiaduktów. W następnej kolejności spółka planuje wykonać naprawę nawierzchni torowej na stacjach Brzeg i Czarnowasy oraz na linii nr 277 Opole Groszowice–Wrocław Brochów na odcinku Opole Groszowice–Opole Wschód, których realizacja uzależniona jest od uzyskania Decyzji Oceny Oddziaływania na Środowisko i rozstrzygnięcia przetargów na realizację zadań. Modernizacja korytarza III realizowana jest zgodnie z przyjętym przez spółkę harmonogramem. Następnym zaplanowanym zadaniem jest program „*Rewitalizacja odcinka linii CE30 Gliwice Łabędy–Strzelce Opolskie–Opole Groszowice*”.

Z informacji uzyskanych od PKP PLK S.A. wynika, iż w celu przyspieszenia prac związanych z poprawą stanu technicznego infrastruktury kolejowej Spółka zwróciła się do Samorządu Województwa Opolskiego z inicjatywą umieszczenia w Indykatorywnym Wykazie Indywidualnych Projektów Kluczowych dla Regionalnego Programu Operacyjnego dla województwa Opolskiego zadań dotyczących naprawy, utrzymania i modernizacji dróg kolejowych, jednak Zarząd Województwa Opolskiego nie wykazał zainteresowania tym projektem.

Na terenie Polski realizowane są obecnie 24 programy dotyczące poprawy stanu infrastruktury kolejowej, współfinansowane w ramach Regionalnych Programów Operacyjnych dla zainteresowanych województw. Całkowity koszt przedsięwzięcia wynosi około 2 000,0 mln zł, stanowiąc wielką szansę dla regionów borykających się z niedoborem środków na poprawę infrastruktury.

Zauważam, że brak rzeczywistego zaangażowania i chęci współpracy z obu stron może uniemożliwić zrealizowanie wspólnych oczekiwań odnośnie stanu technicznego infrastruktury kolejowej w najbliższym czasie. Przy braku chęci współpracy, uzyskanie szybkich rezultatów poprawy infrastruktury kolejowej w województwie opolskim będzie trudne, dlatego proponuje podjęcie rozmów w tej kwestii.

Należy również zauważyć, iż obecna sytuacja hydrologiczna na południu Polski może spowodować konieczność przeniesienia części środków jakie planuje się przeznaczyć na modernizację linii – na usunięcie szkód powstałych w infrastrukturze kolejowej w wyniku powodzi. W takim przypadku możliwe będzie prowadzenie jedynie prac utrzymaniowo-naprawczych służących bezpieczeństwu eksploatacyjnemu oraz ograniczeniu degradacji linii kolejowych.

*Z poważaniem*

Z upoważnienia  
MINISTRA INFRASTRUKTURY

*Juliusz Engelhardt*  
Podsekretarz Stanu