



Warszawa, dnia 7 kwietnia 2008 r.

ZASTĘPCA SZEFA
KANCELARII SEJMU

Lech Czapla

Panie i Panowie

Posłowie na Sejm

Rzeczypospolitej Polskiej

Z upoważnienia Marszałka Sejmu przekazuję uzupełniającą odpowiedź Ministra Infrastruktury Cezarego Grabarczyka odnoszącą się do pytania w sprawach bieżących Posłów Izabeli Sierakowskiej i Zbigniewa Matuszczaka w sprawie *braku perspektyw rozwoju regionów wschodnich, likwidowania zakładów pracy, braku środków na rozwój infrastruktury, braku programu, który zgodnie z exposé premiera gwarantowałby ponadstandardowe wsparcie i równomierny rozwój tych regionów, przedstawionego podczas 9. posiedzenia Sejmu w dniu 28 lutego 2008 r.*

Lech Czapla

37

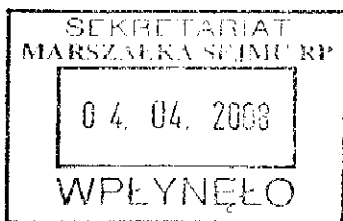


Warszawa, dnia 3 kwietnia 2008 r.

MINISTER INFRASTRUKTURY

Cezary Grabarczyk

BM3 EM-0700-1/08



**Pan
Bronisław Komorowski
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej**

Szanowny Panie Marszałku,

w nawiązaniu do odpowiedzi udzielonej przez Ministra Rozwoju Regionalnego na pytanie w sprawach bieżących podczas 9. posiedzenia Sejmu RP w dniu 28 lutego 2008 r. Pani Poseł Izabeli Sierakowskiej i Pana Posła Zbigniewa Matuszczaka w sprawie ponadstandardowego wsparcia i perspektyw rozwoju ściany wschodniej, w tym Lubelszczyzny, w załączeniu przesyłam odpowiedź uzupełniającą, zgodnie z kompetencjami Ministra Infrastruktury.

Z wyrazami szacunku
Cezary Grabarczyk

Do wiadomości:

Pani Elżbieta Bieńkowska
Minister Rozwoju Regionalnego
do Nr DPR-V-073-2-JGS/08
z dnia 18 marca 2008 r.

Kwestia przyspieszenia realizacji drogi S-12 i S-17

Jak słusznie zostało zauważone, zarówno odcinek drogi ekspresowej S-12 Piaski – Dorohusk, jak i drogi ekspresowej S-17 Piaski – Hrebenne znajdują się na liście projektów rezerwowych i są finansowane do 2012 roku w zakresie prac przygotowawczych.

W związku z powyższym, dla omawianych odcinków dróg ekspresowych prowadzone są w chwili obecnej prace projektowe. Dla drogi ekspresowej S-12 dla całego odcinka, z wyjątkiem obwodnicy Chełma, w opracowaniu znajduje się studium techniczno – ekonomiczno – środowiskowe, z terminem ukończenia w styczniu 2009 roku. Studium to jest jednym z niezbędnych elementów do uzyskania wymaganych przepisami prawa decyzji administracyjnych. Natomiast dla pododcinka obejmującego budowę obwodnicy Chełma, w opracowaniu znajdują się materiały do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia. Planowany termin przygotowania wszystkich niezbędnych dokumentów to maj bieżącego roku.

Z kolei, dla postulowanego odcinka drogi ekspresowej S-17 Piaski – Hrebenne, w opracowaniu znajdują się materiały do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia, z planowanym terminem przygotowania w czerwcu 2008 roku. Bardziej zaawansowane prace prowadzone są na pododcinku obejmującym budowę obwodnicy Tomaszowa Lubelskiego. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad złożyła już wniosek o wydanie decyzji środowiskowej dla tej inwestycji i oczekuje na jej wydanie przez Wojewodę Lubelskiego.

Zatem umieszczenie na liście rezerwowej pozwala na rozpoczęcie prac z zakresu przygotowania projektu do realizacji. Z kolei, w sytuacji pojawienia się dodatkowych środków czy to z funduszy europejskich, czy też ze źródeł krajowych, projekty z listy rezerwowej zostaną wprowadzone na listę projektów podstawowych i zostaną zrealizowane. Jednakże w związku z faktem, iż potrzeby w zakresie budowy i modernizacji infrastruktury transportowej wielokrotnie przewyższają wielkość dostępnych środków, nie wszystkie inwestycje drogowe mogły zostać w ujęte w całości jako zadania podstawowe w przyjętym przez Radę Ministrów w dniu 25 września 2007 r. *Programie Budowy Dróg Krajowych na lata 2008-2012*. W tej sytuacji w pierwszej kolejności do realizacji zostały przewidziane najpilniejsze zadania. Równocześnie należy podkreślić, że Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, w miarę udostępniania jej środków finansowych, podejmie działania zmierzające do wybudowania sieci dróg o najwyższym standardzie w możliwie najkrótszych terminach. Proces przygotowania inwestycji jest jednak pracochłonny, długotrwały i pochłaniający duże nakłady finansowe.

Ponadto należy zauważyć, iż inwestycją, która wpłynie na poprawę warunków komunikacyjnych na ścianie wschodniej jest planowana budowa drogi ekspresowej S-19. Realizacja tej inwestycji na odcinkach: Białystok – Międzyrzec Podlaski, Międzyrzec Podlaski – Lubartów, Lubartów - Kraśnik, Kraśnik – Stobierna, Stobierna – Lutoryż oraz Lutoryż – Barwinek została ujęta zarówno w Programie Operacyjnym *Infrastruktura i Środowisko* jak i w *Programie Budowy Dróg Krajowych na lata 2008 – 2012*.

Odcinki planowane do realizacji w ramach ww. inwestycji prezentuje poniższa tabela:

Odcinek drogi S-19	Wartość projektu w tys. PLN	Realizacja w latach
Białystok - Międzyrzec Podlaski,	1 656 000,00	2012-2014
Międzyrzec Podlaski - Lubartów	1 110 837,00	2009-2013
Lubartów - Kraśnik	1 278 615,00	2009-2013
Kraśnik - Stobierna	2 160 756,00	2010-2013
Stobierna - Lutoryż	785 226,00	2008-2011
Lutoryż - Barwinek	991 842,00	2008-2011

Przedmiotowa inwestycja finansowana będzie w części ze źródeł krajowych, natomiast w pozostałej części dofinansowywana ze środków unijnych - z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego oraz Funduszu Spójności. W chwili obecnej trwają wstępne prace projektowe.

Odnosząc się do spraw związanych z przyznaniem Polsce i Ukrainie prawa organizowania mistrzostw piłkarskich EURO 2012 należy zauważyć, iż w resorcie został opracowany program rozwoju połączeń drogowych między miastami Euro 2012 oraz połączeń transgranicznych. W omawianym *Programie Budowy Dróg Krajowych na lata 2008 – 2012* zaproponowano jednocześnie przyspieszenie terminów realizacji zadań, które uznano za kluczowe pod kątem budowy sieci dróg w związku z organizacją Euro 2012. Do zadań tych należą odcinki dróg łączące miasta, w których mają odbyć się mecze ME 2012 oraz odcinki przygraniczne.

Kwestia modernizacji linii kolejowej do Dorohuska i do Medyki

Linia kolejowa nr 7 Warszawa – Lublin – Dorohusk, która jest zaliczona do wykazu linii kolejowych państwowego znaczenia, objęta została europejskim programem TINA (europejska sieć linii kolejowych, dla których zdefiniowano techniczne potrzeby modernizacyjne – ocena potrzeb infrastrukturalnych w transporcie), TEN – R

(transeuropejska sieć linii kolejowych) oraz TERFN (transeuropejska sieć linii kolejowych wytypowana dla towarowych przewozów kolejowych). Odcinek Warszawa – Lublin – Dorohusk – granica Państwa ma długość 267,5 km.

Linia nie jest jednak objęta umową AGC (Umowa Europejska o głównych liniach kolejowych), ani AGTC (Umowa Europejska o ważnych liniach transportu kombinowanego i obiektach towarzyszących). Nie wchodzi również w skład Transeuropejskich Korytarzy Transportowych. Z tego powodu, prace na linii nr 7 ograniczają się do bieżącej działalności remontowo – utrzymaniowej.

Stan techniczny infrastruktury oraz warunki geometryczne omawianej linii, będącej linią jednotorową na odcinkach Otwock – Pilawa i Wólka Okopska – Dorohusk, nie pozwalają na prowadzenie ruchu pociągów z prędkością wyższą niż 120 km/h. Dlatego też niezbędne jest przygotowanie dokumentacji przedprojektowej w zakresie:

- rzeczowym - celem określenia stanu infrastruktury i sprecyzowanie zakresu rzeczowego przyszłej modernizacji linii,
- finansowym - celem przygotowania dokumentów niezbędnych do ewentualnego uzyskania dofinansowania przebudowy linii ze środków Unii Europejskiej.

Efektem przeprowadzonej modernizacji powinno być przede wszystkim dostosowanie infrastruktury technicznej linii do prognozowanych wielkości przewozów pasażerskich i towarowych oraz co najmniej do minimalnych parametrów eksploatacyjnych określonych w umowach AGC i AGTC, czyli prędkości pociągów zestawionych z taboru klasycznego w ruchu pasażerskim do 160 km/h, a w ruchu towarowym do 120 km/h i maksymalnego nacisku 221 kN na oś. Ponadto, zarządca publicznej infrastruktury kolejowej, spółka PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., przewiduje, że w wyniku modernizacji nastąpi zwiększenie komfortu podróży, skrócenie czasu przejazdu, poprawa konkurencyjności kolei uzyskana dzięki wyższej prędkości i większej punktualności, a także wzrost bezpieczeństwa przewozu podróżnych i ładunków. Dodatkowo, konieczna będzie eliminacja barier architektonicznych dla osób niepełnosprawnych oraz innych osób o ograniczonej zdolności ruchowej. Orientacyjny całkowity koszt projektu modernizacji linii nr 7, wraz z remontem linii nr 13 na odcinku Pilawa – Mińsk Mazowiecki, wynosi około 1,2 mld EUR. Jednocześnie, ze środków finansowych Funduszu Kolejowego w 2006 oraz 2007 roku zrealizowano na linii następujące prace inwestycyjne i utrzymaniowe: naprawę mostu w km 107,153, naprawę kładki dla pieszych w obrębie stacji w Celestynowie oraz wymianę nawierzchni kolejowej na odcinku Warszawa Wschodnia – Warszawa Wawer. Dofinansowanie tych prac z Funduszu

Kolejowego wyniosło około 23,3 mln zł.

Rozpoczęto również wdrażanie Programu Operacyjnego *Infrastruktura i środowisko* na lata 2007-2013, w celu dalszego podnoszenia konkurencyjności transportu kolejowego. Głównym celem inwestowania w infrastrukturę kolejową jest podnoszenie parametrów użytkowych linii (maksymalna prędkość techniczna pociągów, przepustowość linii i węzłów kolejowych) oraz redukcja czynników negatywnych (strat energii, zanieczyszczenia środowiska, kolizji z drogami lub innymi sieciami).

W ramach Programu Operacyjnego *Infrastruktura i środowisko* na lata 2007-2013 około 25% ogółu środków finansowych przeznaczono na transport kolejowy, co stanowi kwotę 4,8 mld EUR (alokacja z Funduszu Spójności). Razem z wkładem krajowym, środki finansowe przeznaczone na transport kolejowy w Programie Operacyjnym *Infrastruktura i środowisko* wynoszą 5,6 mld EUR. Zakłada się, że wykorzystanie tych środków pozwoli na zmodernizowanie około 2 tys. linii kolejowych.

W ramach Programu, projekty kolejowe podzielono na dwie zasadnicze grupy – podstawowe i rezerwowe. W obecnym kształcie Programu, 12 projektów stanowią podstawowe oraz 7 rezerwowe. Niemal wszystkie projekty z listy podstawowej mają związek z organizacją turnieju finałowego Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej EURO 2012, którego goszczenie zostało przyznane Polsce oraz Ukrainie. Inwestycjami tymi są: modernizacja linii E65 Warszawa – Gdynia; modernizacja linii E20 na odcinku Warszawa – Poznań (szlaki kolejowe); modernizacja linii E59 Wrocław – Poznań; modernizacja linii E75 *Rail Baltica* Warszawa – Białystok; modernizacja linii CE59 Wrocław – Zielona Góra – Rzepin – Szczecin; modernizacja linii E30 Wrocław – Kraków; modernizacja linii Psary – Kraków; modernizacja linii nr 8 na odcinku Warszawa – Kielce; modernizacja linii Warszawa – Łódź; budowa i modernizacja kolejowych połączeń z portami lotniczymi w Krakowie – Balicach oraz Katowicach – Pyrzowicach. Wsparciem objęte będą również inwestycje mające na celu wdrożenie systemu Europejskiego Systemu Zarządzania Ruchem Pociągów (ERTMS) w Polsce na wybranych odcinkach linii kolejowych. Ponadto, ze środków przewidzianych w Programie Operacyjnym *Infrastruktura i środowisko* będą finansowane inwestycje w zakresie: przygotowania do budowy linii dużych prędkości oraz zakupu taboru kolejowego.

W związku z przyznaniem Polsce prawa do organizacji EURO 2012, nie przewiduje się poza Programem Operacyjnym *Infrastruktura i środowisko* 2007-2013, innych mechanizmów finansowania zadań związanych z modernizacją infrastruktury kolejowej. W tym zakresie, środki budżetowe zostaną w niektórych przypadkach uzupełnione środkami finansowymi

pochodzącymi z Funduszu Kolejowego.

Program Operacyjny *Infrastruktura i środowisko* pozostaje obecnie wiodącym dokumentem w odniesieniu do krajowych planów modernizacji infrastruktury kolejowej.

Z informacji aktualnie posiadanych przez Ministerstwo Infrastruktury wynika, że rozszerzenie listy projektów polegających na modernizacji infrastruktury kolejowej, w ramach Programu Operacyjnego *Infrastruktura i środowisko* o linię kolejową nr 7 Warszawa – Lublin – Dorohusk, nie jest obecnie rozpatrywane.

Również linia kolejowa nr 68 Lublin – Stalowa Wola Rozwadów – Przeworsk nie była rozpatrywana w kontekście obsługi EURO 2012, chociaż stanowi bardzo istotne połączenie w ruchu pasażerskim między dwoma dużymi ośrodkami miejskimi tzw. Ściany Wschodniej, czyli Lublina oraz Rzeszowa. Należy jednak podkreślić, że zarządca publicznej infrastruktury kolejowej nie posiada dostatecznych środków finansowych na realizację wszystkich koniecznych i pożądaných projektów modernizacyjnych.

Natomiast linia kolejowa nr 91 na odcinku Przeworsk – Przemyśl – Medyka, leży w ciągu międzynarodowej linii E30, która należy do III Paneuropejskiego Korytarza Transportowego, łączącego Drezno (Niemcy), Wrocław, Katowice, Kraków z Lwowem (Ukraina). Polski odcinek tej linii o długości 677 km łączy najważniejsze centra i regiony ekonomiczne południowej Polski: Dolny Śląsk, Górny Śląsk i Małopolskę. Obecnie, w ramach tego korytarza realizowane są roboty na następujących odcinkach: Węgliniec – Zgorzelec/granica Państwa oraz Węgliniec – Bielawa Dolna/granica Państwa; Legnica – Węgliniec oraz Opole – Wrocław – Legnica. Dodatkowo, lista projektów podstawowych Programu Operacyjnego *Infrastruktura i środowisko* obejmuje modernizację odcinka Rzeszów – granica Państwa.