



**Solidarna  
Polska**

Warszawa, dnia 13 maja 2013 r.

**Arkadiusz Mularczyk**

**Przewodniczący Klubu Parlamentarnego**

*Solidarna Polska*

**Andrzej Romanek**

**Piotr Szeliga**

**Kazimierz Ziobro**

**Jan Ziobro**

**Jarosław Żaczek**

**Posłowie Klubu parlamentarnego**

*Solidarna Polska*

**Szanowna Pani**

**Ewa Kopacz**

**Marszałek Sejmu RP**

Na podstawie art. 191 ust. 1 oraz art. 196 ust. 2 regulaminu Sejmu RP, składam pytanie bieżące skierowane do Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Sławomira Nowaka w sprawie *bezpieczeństwa w sektorze transportu kolejowego oraz stanu realizacji inwestycji infrastrukturalnych przez spółki Grupy PKP ze szczególnym*

*uwzględnieniem budowy linii kolejowej Kraków Podłęże – Piekielko i modernizacji linii kolejowych Nowy Sącz - Chabówka oraz Nowy Sącz – Muszyna - granica państwa.*

**Z wyrazami szacunku,**

**Arkadiusz Mularczyk**

**Posel na Sejm RP**

**Przewodniczący Klubu Parlamentarnego**

**Solidarna Polska**



**Solidarna  
Polska**

Warszawa, dnia 13 maja 2013 r.

**Arkadiusz Mularczyk**  
**Przewodniczący Klubu Parlamentarnego**  
*Solidarna Polska*

**Szanowny Pan**

**Sławomir Nowak**

**Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej**

**Pytanie w sprawie bieżącej dotyczące bezpieczeństwa w sektorze transportu kolejowego oraz stanu realizacji inwestycji infrastrukturalnych przez spółki Grupy PKP ze szczególnym uwzględnieniem budowy linii kolejowej Kraków Podłęże – Piekielko i modernizacji linii kolejowych Nowy Sącz - Chabówka oraz Nowy Sącz – Muszyna - granica państwa.**

Szanowny Panie Ministrze,

Najwyższa Izba Kontroli przeprowadziła analizę dotyczącą ratownictwa kolejowego i ochrony przeciwpożarowej na kolei. Kontrola objęła okres styczeń 2010 r. – czerwiec 2012 r. Raport NIK stwierdza, że zarządcy linii kolejowych, w tym przede wszystkim PKP Polskie Linie Kolejowe SA, a także jednostki wchodzące w skład Krajowego Systemu Ratowniczo-Gaśniczego, nie są odpowiednio przygotowane pod względem organizacyjnym i wyposażenia w sprzęt do wykonywania zadań ratowniczych i gaśniczych. Według NIK cztery kolejowe zespoły ratownicze utraciły gotowość operacyjną. Zarządcy linii kolejowych nie byli zainteresowani utrzymywaniem służb ratowniczych z uwagi na związane z tym koszty. Zdaniem Izby przyczyną tego stanu jest nierzetelne realizowanie zadań, nieprawidłowości systemowe i niedostateczny nadzór Urzędu Transportu Kolejowego. Bulwersuje sytuacja, iż

tylko w co trzecim zespole ratowniczym zespoły były kompletne, a w 3 z 24 jednostek ratownictwa technicznego w ogóle nie zatrudniano pracowników. Ponadto obowiązkowe szkolenia z zakresu udzielania pierwszej pomocy ukończył zaledwie co trzeci pracownik. Na 11 z 13 skontrolowanych Zakładów Linii Kolejowych pracownicy nie zostali wyposażeni w komplet środków ochrony indywidualnej. W ośmiu zakładach nie zarządzano ćwiczeń w formie próbnych alarmów. W blisko 60 % zbadanych wyjazdów było one opóźnione aż do 285 minut. Ważnych świadectw sprawności nie posiadała jedna piąta pojazdów szynowo-drogowych, a 11 ze 102 wagonów będących w dyspozycji zespołów było niesprawnych. Cztery zespoły nie posiadały zdolności operacyjnej z powodu braku sprawnego sprzętu, a dokumentacja ich stanu technicznego była prowadzona nierzetelnie. Dramatycznego obrazu sytuacji dopełnia fakt, iż od marca 2011 roku PKP PLK zaprzestała utrzymywania pasów przeciwpożarowych wzdłuż linii kolejowych w oparciu o błędną interpretację obowiązujących przepisów. W efekcie tej nieprzemyślanej decyzji liczba pożarów lasów w bezpośrednim sąsiedztwie linii kolejowych wzrosła czterokrotnie. NIK stwierdził też poważne uchybienia w pracy Urzędu Transportu Kolejowego, który nie kontrolował wypełniania przez zarządców infrastruktury obowiązków związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego, dotyczącego prowadzenia akcji ratowniczych. Skutkiem tej opieszałości było niezgłoszenie przez PKP PLK w ciągu dwóch i pół roku aż 124 zdarzeń na sieci kolejowej, natomiast zgłoszenie kolejnych 835 zdarzeń nastąpiło po wymaganym ustawą terminie.

Kolejny z opublikowanych raportów Najwyższej Izby Kontroli ocenia prowadzone działania inwestycyjne w PKP PLK. Przyczyną złego stanu infrastruktury kolejowej został w nim wskazany brak dostatecznej liczby sprawnie prowadzonych inwestycji. Unijne środki pomocowe, zwłaszcza w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2007-2013 dawały szansę na powstrzymanie degradacji infrastruktury kolejowej. Większość inwestycji jest opóźniona z powodu braków w dokumentacji przedprojektowej, projektowej i wykonawczej, konieczności wykonania dodatkowych robót oraz niewłaściwej koordynacji prac przez PKP PLK. W efekcie 60 % linii kolejowych i 30 % rozjazdów funkcjonuje tylko pod warunkiem, że przejeżdżające po nich pociągi znacznie zwalniają. Zamiast zapewnienia bezpieczeństwa na najwyższym poziomie używane są procedury awaryjne o najmniejszym stopniu ochrony przed wypadkami, na przykład tzw. sygnał zastępczy. Realizacja zaleceń po kontrolach stanu technicznego przeciąga się nawet do 1,5 roku. Przy założeniu utrzymania obecnego tempa inwestycji, do 2015 roku długość odcinków torów kolejowych na których

powstanie konieczność wstrzymania ruchu z uwagi na stan techniczny wyniesie ok. 4100 km. Warto w tym miejscu wskazać, że średnia prędkość pociągu towarowego w Polsce wynosi 25 km/h przy średniej w UE ponad dwa razy większej.

Przykładem kompletnego chaosu inwestycyjnego PKP PLK jest budowa linii kolejowej Kraków Podłęże – Piekielko i modernizacji linii kolejowych Nowy Sącz - Chabówka oraz Nowy Sącz – Muszyna - granica państwa. Wybudowanie linii kolejowej Podłęże – Piekielko przyczyniłoby się do skrócenia czasu jazdy pociągów pomiędzy Krakowem a Zakopanem oraz Nowym Sączem i Krynicią. Nowa linia kolejowa na tym odcinku poprawiłby również dostępność Polski do portów Morza Czarnego. Projekt przedmiotowy zakłada również modernizację przeznaczoną przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. do wyłączenia z eksploatacji linii Nowy Sącz – Chabówka. Za najkorzystniejszą uznano ofertę złożoną przez konsorcjum Earnst&Young, WS – Atkins i Wierzbowski Eversheds na kwotę ponad 4,8 mln zł., przy czym jedynym kryterium wyboru oferty była cena. Z wypowiedzi udzielonej przez Pana Ministra wywnioskować można, że Ministerstwo traktuje projekt budowy linii kolejowej Kraków Podłęże – Piekielko jako drugoplanowy. Przygotowania do realizacji przedmiotowej linii kolejowej poczyniło już województwo małopolskie, które wynegocjowało ujęcie linii na mapach sieci TEN-T załączonych do projektu rozporządzenia Parlamentu i Rady UE w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej.

W związku z opisanymi wyżej faktami proszę o odpowiedź na następujące pytania:

- 1) Czy wśród projektów, które mają zostać zrealizowane w latach 2014-2020 znajduje się budowa linii kolejowej Kraków Podłęże – Piekielko i modernizacji linii kolejowych Nowy Sącz - Chabówka oraz Nowy Sącz – Muszyna - granica państwa?
- 2) Czy wskazane przez Pana Ministra kryteria istotności z punktu widzenia całości sieci i natężenia ruchu będą jedynymi kryteriami, na podstawie których Ministerstwo dokona doboru inwestycji kolejowych w latach 2014-2020?
- 3) Czy Ministerstwo będzie brało również przy ocenie realizacji inwestycji w latach 2014-2020 ujęcie linii na mapach sieci TEN-T załączonych do projektu rozporządzenia Parlamentu i Rady UE w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej?

- 4) Czy wybór realizacji poszczególnych inwestycji kolejowych w latach 2014-2020 będzie konsultowany z samorządami?
- 5) Jakie działania podjął Pan Minister celem poprawy dramatycznej sytuacji w ratownictwie kolejowym ?

**Z wyrazami szacunku,**

**Arkadiusz Mularczyk**

**Posel na Sejm RP**

**Przewodniczący Klubu Parlamentarnego**

**Solidarna Polska**