



**MINISTER
INFRASTRUKTURY I BUDOWNICTWA**

GABINET MARSZAŁKA SENATU

wpłynęło dn. 17-01-2017
nr 251 podpis

Warszawa, 13 stycznia 2017 r.

DTK.1.054.9.2016/2017.AZ

Nu; 4380/17

SEKRETARIAT

Biura Prac Senackich

Wpłynęło dn. 18.01.17
nr 297 podpis

Pan
Stanisław Karczewski
Marszałek Senatu RP

Szanowny Panie Marszałku,

w nawiązaniu do przekazanego za pismem z 13 grudnia br. (sygn. BPS/043-31-702-MIB/16) oświadczenia złożonego przez senatora Roberta Dowhana podczas 31 posiedzenia Senatu RP w sprawie przebiegu linii kolei dużych prędkości przez Zieloną Górę przekazuję następujące informacje.

Projekt budowy systemu kolei dużych prędkości (KDP) w Polsce jest przedsięwzięciem cywilizacyjnym. Zakładając horyzont oddania do eksploatacji KDP, jakim jest rok 2030, wymagane jest podjęcie decyzji dotyczących wdrożenia tego projektu, w oparciu o przeprowadzone analizy, wyniki prac studialnych oraz możliwości finansowe sfery publicznej.

Decyzja w sprawie przystąpienia do budowy nowego systemu KDP powinna zostać podjęta również z uwzględnieniem całego kontekstu funkcjonowania systemu transportowego w kraju, tj. zapewnienia zrównoważonego i synergicznego rozwoju wszystkich gałęzi transportu ze szczególnym naciskiem na ich intermodalność. Inwestycja w KDP nie może bowiem wynikać wyłącznie z chęci zaspokojenia czysto technicznych (innowacyjnych) oraz infrastrukturalnych potrzeb sektora transportu kolejowego. Musi ona wynikać z ekonomicznie uzasadnionej konieczności zapewnienia sprawnego przewozu osób, który w pełni realizuje oczekiwania mieszkańców i gospodarki narodowej. Zważywszy na to, że transport kolejowy wymaga systemowego podejścia, a także mając na względzie świadomość niezbędnych do podjęcia wyzwań, nie ulega wątpliwości, że proces systemowych zmian i osiągnięcia założonych celów strategicznych musi być rozłożony w czasie.

W dniu 19 grudnia 2008 roku uchwałą Rady Ministrów Nr 276/2008 przyjęty został *Program budowy i uruchomienia przewozów kolejami dużych prędkości w Polsce*. Program stał się podstawą do rozpoczęcia prac nad Studium Wykonalności dla budowy linii dużych prędkości. 3 października 2011 roku PKP PLK S.A., realizująca prace związane z KDP, zarekomendowała zespołowi wariant przebiegu pierwszej linii dużych prędkości. Niemniej jednak w grudniu 2011 roku decyzją ówczesnego Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, Pana Sławomira Nowaka, przesunięto realizację budowy linii dużych prędkości w Polsce do roku 2030. Podjęte rozstrzygnięcie zostało potwierdzone w zapisach *Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)*. W dokumencie wskazano na potrzebę podjęcia ostatecznych decyzji związanych z ewentualną budową systemu kolei dużych prędkości uzupełnionego o tzw. „Y” do roku 2020.

Decyzji w zakresie ewentualnego podjęcia prac nad budową KDP towarzyszyć będzie analiza możliwych kierunków rozwoju dalszych połączeń ponad wstępnie określone połączenie Warszawa – Łódź – Poznań/Wrocław. W szczególności rozważenia będzie wymagało trasowanie przedłużenia KDP w kierunkach: zachodnim i południowym w celu połączenia polskiego systemu KDP z systemami krajów sąsiadujących. Przedmiotowa analiza będzie musiała określić efektywność przewidywanych rozwiązań zarówno w ramach obsługi ruchu krajowego (w tym np. Zielonej Góry), jak i w połączeniach międzynarodowych.

Zamieszczona w projekcie Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju *Mapa sieci linii kolejowej 2030 na tle lotnisk, portów i dróg wodnych* prezentuje przebieg studialny ewentualnej linii KDP o charakterze poglądowym. Szczegółowe informacje dotyczące przebiegu projektowanej linii będą znane po podjęciu decyzji o realizacji zadania oraz uzyskaniu decyzji środowiskowych oraz lokalizacyjnych dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

Zsca wper caud

Zupoważnienia
MINISTRA
INFRASTRUKTURY I BUDOWNICTWA
Andrzej Bittel
Podsekretarz Stanu