



**MINISTER  
TRANSPORTU, BUDOWNICTWA  
I GOSPODARKI MORSKIEJ**

Warszawa, dnia 17 stycznia 2012 r.

TK1mm-0701-5/12

Doc.: 1177494

Pan  
**Bogdan Borusewicz**

Marszałek Senatu  
Rzeczypospolitej Polskiej

w odpowiedzi na oświadczenie **Pana Senatora Jarosława Obremskiego** przesłanym przy piśmie nr BPS/DSK-043-66/11 z dnia 29 grudnia br., w sprawie *decyzji o zarzuceniu budowy kolei dużej prędkości (KDP)*, przedstawiam poniższe stanowisko.

Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej czyni starania, aby stan infrastruktury kolejowej nie pogarszał się, a wręcz ulegał stopniowej poprawie. Prowadzone działania często hamowane są przez czynniki, na które resort nie ma wpływu. Jednym z nich jest niestabilna sytuacja na rynkach finansowych, a co za tym idzie narastające ograniczenia pozyskania środków pieniężnych na inwestycje.

Ogromny zakres potrzeb modernizacyjnych w obrębie istniejącej infrastruktury kolejowej, narzuca konieczność zweryfikowania dotychczas przyjmowanej koncepcji rozwojowej. W obecnej sytuacji podjęcie realizacji projektu o charakterze innowacyjnym jakim jest KDP, pociąga za sobą zbyt duże ryzyko, że odbyć się to może kosztem zadań modernizacyjnych i rewitalizacyjnych. Dlatego też tutejszy resort zdecydował, że w pierwszej kolejności podjęte zostaną działania na rzecz poprawy połączeń na liniach konwencjonalnych. Wiąże się to z mniejszymi kosztami inwestycyjnymi oraz szerszym zakresem odczuwalnych korzyści niż w przypadku budowy nowej linii.

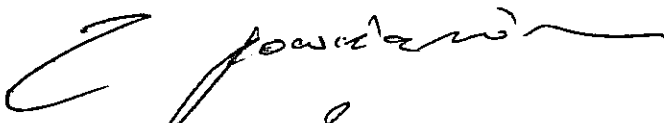
Wśród wielu planowanych i realizowanych obecnie projektów, jest również wspomniana przez Pana Senatora linia nr 9 Warszawa – Gdańsk. Realizacja tego zadania na dzień dzisiejszy znajduje się w fazie daleko zaawansowanych prac, których zakończenie zaplanowano na rok 2015. Celem projektu jest przygotowanie infrastruktury technicznej linii do parametrów eksploatacyjnych określonych w umowach AGC i AGTC tj. prędkości pociągów do 160 km/h w ruchu pasażerskim i 120 km/h w ruchu towarowym oraz nacisku 225 kN/oś. Realizacja tego typu zadań przyczyni się do efektywnego wykorzystania przyznanych Polsce środków w ramach POIiŚ.

Ponadto dla poprawienia infrastruktury kolejowej pomiędzy centralną i zachodnią częścią kraju prowadzone są:

- 1, „Modernizacja linii kolejowej E 20 na odcinku Warszawa – Poznań – pozostałe roboty, odcinek Sochaczew – Swarzędz POLiŚ 7.1-8” – opracowanie dokumentacji dla robót budowlanych – w tym m.in. uzyskanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii, pozwoleń na budowę – przewidzianych do realizacji po 2013 roku;
- 2, W ramach pomocy technicznej dla przygotowania projektu ISPA/FS 2002/PL/16/P/PA/009 "Modernizacja korytarza kolejowego nr II (E 20 i C-E 20) – pozostałe roboty" – dokończenie modernizacji II korytarza transportowego (linia E 20/C-E 20) rozpoczętej w latach 1993–2001 w tym m.in. przebudowa nawierzchni i podtorza, zmiana geometrii toru, kompleksowa przebudowa stacji i posterunków ruchu; modernizacja systemu sterowania ruchem kolejowym wraz z zabudową LCS z możliwością instalacji systemu; likwidacja skrzyżowań w jednym poziomie poprzez budowę skrzyżowań dwupoziomowych.

Niemniej jednak zakłada się kontynuację prac nad projektem KDP, w postaci Studium Wykonalności dla budowy linii dużych prędkości z możliwą jego nieznaczną modyfikacją, pozwalającą na dostosowanie do przyjętych założeń realizacyjnych. Aktualnie prowadzone są analizy, które pozwolą wskazać najwłaściwsze rozwiązania występujących problemów w zakresie zapewnienia spójności terytorialnej, poprawy skomunikowań, warunków dla zwiększenia mobilności społecznej. Określenie terminu budowy, wskazanie ostatecznie wybranej koncepcji szczegółowej, itd. będzie możliwe po dokładnym zweryfikowaniu założeń, które zostaną przedstawione po zakończeniu przedmiotowego Studium.

Odnosnie kwestii przesunięcia „środków z kolei na drogi” informujemy, że decyzja w tej sprawie jeszcze nie zapadła. Obecnie Komisja Europejska nadal analizuje wniosek strony polskiej przekazany w czerwcu 2011 r. przez Ministerstwo Rozwoju Regionalnego. Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej czyni starania by maksymalnie wykorzystać przyznawane środki na infrastrukturę kolejową i tabor.



Z upoważnienia  
MINISTRA TRANSPORTU,  
BUDOWNICTWA I GOSPODARKI MORSKIEJ

Tadeusz Darmuziewicz  
Sekretarz Stanu