



MINISTER  
TRANSPORTU, BUDOWNICTWA  
I GOSPODARKI MORSKIEJ

T12 KS 0701-025/2012

BPS/043-06-189/12

GABINET MARSZAŁKA SENATU

wpłynęło dn. 22.03.12.

nr 1302 podpis *Borusewicz*

Warszawa, dnia 21 marca 2012 roku

*Bogdan Borusewicz*  
SEKRETARZ  
Biura Prac Senackich

Wpłynęło dn. 26.03.12. zał. ...

nr 2387 podpis *B*

Pan

*Bogdan Borusewicz*

Marszałek Senatu RP

*Szanowny Panie Ministrze,*

w związku ze skierowanym do Pan Sławomira Nowaka Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej oświadczeniem senatora Jarosława Obremskiego złożonym podczas 6. posiedzenia Senatu RP w dniu 16 lutego 2012 roku w sprawie *ponownego rozpatrzenia możliwości budowy szybkiego połączenia kolejowego między Wrocławiem a Warszawą*, przedkładam niniejsze stanowisko.

Po wnikliwej analizie koncepcji szybkiego połączenia kolejowego między Wrocławiem a Warszawą przedstawionej w Pańskim oświadczeniu ustalono, iż jest ona nieporównywalnie bardziej kosztowna w porównaniu z wcześniej rozpatrywaną koncepcją połączenia przez Koniecpol, Częstochowę i Opole z wykorzystaniem Centralnej Magistrali Kolejowej oraz zmodernizowanego odcinka Opole – Wrocław, której łączny koszt realizacji zakłada kwotę 550 mln PLN.

Biorąc pod uwagę inwestycje jakie musiałyby być przeprowadzone dla realizacji nowego połączenia należy stwierdzić, że minimalny koszt takiego rozwiązania, który obejmowałby budowę nowego odcinka Wieruszów – Sieradz, elektryfikację i rewitalizację odcinka Oleśnica – Wieruszów oraz niski kosztową rewitalizację pozostałych odcinków, szczególnie Sieradz – Zduńska Wola – Łódź, zakłada kwotę przynajmniej 2 mld PLN, przy czym nie mniej niż 1,3 mld PLN trzeba by było przeznaczyć tylko na samą budowę nowego odcinka. Przy założeniu wydatków na poziomie około 2 mld PLN należy zweryfikować możliwe do osiągnięcia efekty w postaci prędkości pociągów, a co za tym idzie łącznego czasu przejazdu na całej trasie, który wyniósłby nie mniej niż 3 godziny 20 minut, czyli byłby już bardzo zbliżony do czasu przejazdu, jaki jest planowany przez Koniecpol i Częstochowę.

W ocenie Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej wariant przejazdu w czasie 2 godzin i 30 minut, wymagałby już pełnej opcji modernizacji części odcinków do prędkości 160 km/h, co w tym przypadku skutkowałoby radykalnym wzrostem kosztów całej inwestycji.

Z tego względu obecnie wdrażany do realizacji wariant przez tzw. „łącznik konecpolski” jest zdecydowanie tańszy, możliwy do realizacji w krótkim terminie (do 2014 roku) i oferuje znaczącą poprawę połączeń nie tylko w relacji Warszawa – Wrocław, ale także w takich relacjach jak Lublin – Kielce – Wrocław czy Częstochowa – Kraków.

Uważam jednak, iż nowy przedstawiony przez Pana Senatora wariant połączenia Warszawa – Łódź – Wrocław, nie jest na obecnym etapie konkurencyjny dla połączenia przez Konecpol. Wymaga on osobnej, bardziej szczegółowej analizy, która przede wszystkim doprecyzuje jego szacunki kosztowe.

Równocześnie pragnę poinformować, iż dla samego połączenia Łodzi i Wrocławia planowane są w pierwszej kolejności prace o charakterze rewitalizacyjnym, które pozwoliłyby skrócić czas przejazdu istniejącymi liniami przez Kalisz i Ostrów Wlkp. do poziomu poniżej 3 godzin, przy koszcie nieprzekraczającym 1 mld PLN.

  
Z upoważnienia  
MINISTRA  
TRANSPORTU, BUDOWNICTWA  
I GOSPODARSTWA MORSKIEJ  
Andrzej Massel  
Podsekretarz Stanu