



MINISTER
TRANSPORTU, BUDOWNICTWA
I GOSPODARKI MORSKIEJ

TK10az-0701-10/13
BPS/043-27-1098/13

Warszawa, dnia 27 marca 2013 r.

GABINET MARSZAŁKA SENATU

wpłynęło dn. 28.03.2013r.

nr 1435 podpis M. Połtę

Pan
Bogdan Borusewicz
Marszałek Senatu
Rzeczypospolitej Polskiej

SECRETARIAT
Biura Prac Senackich
Wpłynęło dn. 28.03.2013r.
nr 2550 podpis [signature]

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na oświadczenie złożone przez senatora Jarosława Obremskiego, skierowane do Pana Sławomira Nowaka, Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej przy piśmie BPS/043-27-1098/13 z dnia 26 lutego 2013 r., informuję, że zasady udzielania dofinansowania unijnego dla projektów objętych *Programem Operacyjnym Infrastruktura i Środowisko (POIiŚ)* są precyzyjnie uregulowane w dokumentach unijnych i krajowych. Końcowa data kwalifikowalności wydatków w *POIiŚ* to 31 grudnia 2015 roku. Do tego dnia muszą zostać poniesione wszystkie wydatki, które będą przedstawione do refundacji ze środków UE. W chwili obecnej nie ma zagrożenia utraty środków unijnych przeznaczonych na VII oś priorytetową *POIiŚ*, m.in. dzięki uzyskaniu zgody Komisji Europejskiej na podniesienie poziomu dofinansowania unijnego dla projektów kolejowych.

Jednocześnie informuję, że niższy poziomu wykorzystania środków od zakładanego w latach 2010-2012 był spowodowany przede wszystkim opóźnieniami w realizacji projektów inwestycyjnych. Do podstawowych przyczyn opóźnień zaliczyć można m.in. kłopotliwe procedury uzyskiwania uzgodnień i decyzji administracyjnych, długotrwały okres uzyskiwania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz zgody na realizację inwestycji, długotrwałym przeprowadzaniem konsultacji społecznych, czy długotrwałe procedury przetargowe, w tym konieczność unieważniania i powtarzania procedur przetargowych. Dzięki wprowadzeniu środków zaradczych, udało się w dużym stopniu, ograniczyć występowanie powyższych ryzyk i przeszkód, a także przyspieszyć realizację projektów inwestycyjnych. Jednocześnie, do niższego poziomu wykorzystania środków na inwestycje kolejowe przyczyniły się także w pewnym stopniu oszczędności poczynione na etapie realizacji samych projektów.

Ponadto w obecnej perspektywie budżetowej UE realizowane są dwie inwestycje niezwykle ważne dla województwa dolnośląskiego, tj. połączenie kolejowe Wrocław-Poznań, gdzie cała linia ma być zmodernizowana do 2017 r., oraz połączenie Wrocław-Warszawa przez Koniecpol i Częstochowę - ta linia ma być w pełni oddana do użytkowania na przełomie 2014 i 2015 r., a czas jazdy Wrocław - Warszawa docelowo wynosić będzie 3,5 godziny.

Koncepcja połączenia Wrocławia z Warszawą przez Łódź z budową linii kolejowej z Wieruszowa do Sieradza (49 km) jest to rozwiązanie interesujące, ale wymagające dłuższych studiów i prac przygotowawczych.

Już teraz można stwierdzić, że minimalny koszt takiego rozwiązania, który obejmowałby budowę nowego odcinka Wieruszów – Sieradz, elektryfikację i rewitalizację odcinka Oleśnica – Wieruszów oraz niskokosztową rewitalizację pozostałych odcinków, szczególnie Sieradz – Zduńska Wola – Łódź, wyniosłby około 2-3 mld zł. Przy tym, nie mniej niż 1,3-2,0 mld zł należałoby przeznaczyć tylko na samą budowę nowego odcinka. Jednocześnie, całościowe wydatki należy zweryfikować pod kątem możliwych do osiągnięcia efektów w postaci prędkości pociągów, a co za tym idzie łącznego czasu przejazdu na całej trasie.

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

W projekcie poddawanego aktualnie konsultacjom społecznym *Wieloletniego Programu Inwestycji Kolejowych do roku 2015* uwzględnione zostały następujące projekty inwestycyjne bezpośrednio przyczyniające się do realizacji omawianego celu:

- ✓ *Rewitalizacja linii kolejowej nr 61 i 572 na odcinku Włoszczowa Północ – Częstochowa Stradom – koszt ok. 233 mln zł,*
- ✓ *Rewitalizacja linii nr 144 na odcinku Fosowskie – Opole – koszt ok. 95 mln zł,*
- ✓ *Polepszenie jakości usług przewozowych poprzez poprawę stanu technicznego linii kolejowej nr 1 na odcinku Koluszki – Częstochowa – koszt ok. 547 mln zł,*
- ✓ *Polepszenie jakości usług przewozowych poprzez poprawę stanu technicznego linii kolejowej nr 61 i 700 na odcinku Częstochowa – Fosowskie – koszt ok. 269 mln zł.*

Ponadto rozpatrywana jest możliwość włączenia (począwszy od grudnia 2014 r.) Wrocławia do obsługiwanego tej aglomeracji w połączeniach z Warszawą składami zespolonymi nabywanymi przez PKP Intercity S.A.

Przedstawione powyżej informacje jednoznacznie wykazują, iż poprawa stanu infrastruktury kolejowej wykorzystywanej w realizacji połączeń Wrocławia z Warszawą oraz wzrost jakości samych połączeń stanowią istotny element narodowej polityki kolejowej. Równocześnie informuję, iż dla połączenia Łodzi i Wrocławia planowane są w kolejnej perspektywie finansowej UE 2014-2020 prace o charakterze rewitalizacyjnym, które pozwoliłyby skrócić czas przejazdu istniejącymi liniami przez Kalisz i Ostrów Wlkp.


Z upoważnienia
MINISTRA
TRANSPORTU, BUDOWNICTWA
I GOSPODARSTWA MORSKIEGO

Andrzej Massel
Podsekretarz Stanu