

**Oświadczenie złożone
przez senatora Jarosława Obremkiego
na 44. posiedzeniu Senatu
w dniu 5 grudnia 2013 r.**

Oświadczenie skierowane do wiceprezes Rady Ministrów, minister infrastruktury i rozwoju Elżbiety Bieńkowskiej

Szanowna Pani Minister!

Na początku lutego 2012 r. na konferencji w Urzędzie Marszałkowskim Województwa Dolnośląskiego minister Sławomir Nowak deklарował, że za dwa lata będziemy mogli przebyć koleją drogę między Wrocławem a Warszawą w trzy i pół godziny. Proszę o informacje, czy deklarowany termin będzie dotrzymany.

Obecnie nie ma połączeń kolejowych, w ramach których czas podróży byłby krótszy niż pięć godzin. Sprawia to, że wyjazd wrocławianina do stolicy wiąże się ze spędzeniem dziesięciu godzin w pociągu. Zwykła urzędnicza delegacja albo wyjazd biznesowy są skomplikowanym przedsięwzięciem, a rodzinny wyjazd do muzeum czy na wystawę łatwiej jest wrocławianom zorganizować do Berlina, Drezna, Pragi, a nawet Wiednia.

Brak połączenia kolejowego między Wrocławem a Warszawą to spuścizna dawnych granic między miastami oraz siedemdziesięciu lat zaniedbań.

Pani Minister! Zwracam się z prośbą o ponowne rozpatrzenie możliwości budowy szybkiego połączenia kolejowego między Wrocławem a Warszawą. Uważam, że najprostszym rozwiązaniem pod względem finansowym i inwestycyjnym, a także z punktu widzenia kosztów eksploatacyjnych, jest połączenie około pięćdziesięciokilometrową linią kolejową Wieruszowa i Sieradza oraz elektryfikacja 45 km linii kolejowej Oleśnica – Kępno. Rozpoczęta już budowa tunelu średnicowego w okolicach Łodzi pozwoliłaby połączyć Wrocław i Warszawę koleją w linii niemal prostej, tak że pociągi mogłyby przewozić pasażerów w dwie i pół godziny (w przypadku tylko jednego zatrzymania – w Łodzi).

Proponowaną przez pana ministra Nowaka trasę przez Częstochowę i Włoszczowę (zwaną w branży prozęą koniecpolską) traktuję jako ciekawe rozwiązanie tymczasowe. Nie może być ono jednak uważane za ostateczne z następujących powodów: po pierwsze, koszty przygotowania obu linii są zbliżone i małe wobec rezygnacji z budowy kolei dużych prędkości; po drugie, docelowa trasa Wrocław – Warszawa byłaby krótsza o prawie 100 km, co przełoży się na koszty eksploatacji, ceny biletów i koszty ekologiczne, a także czas kolejarzy i pasażerów; po trzecie, połączenie to zwiąże gospodarczo i kulturowo trzecie i czwarte pod względem wielkości miasta Polski, to jest Wrocław i Łódź, a jednocześnie pozwoli wykorzystać efekt synergii z istniejącą trasą Warszawa – Łódź.

Jestem oczywiście gotów zaangażować się w pomoc w poszukiwaniu sposobu przyspieszenia prac planistycznych. Przedstawiany pomysł nie jest nowy. Miał być realizowany już w XIX wieku, a potem przed II wojną światową.

Ostatnio pomysł nie był nagłaśniany, ponieważ planowano budowę równoległej do proponowanego rozwiązania trasy kolei dużych prędkości Warszawa – Wrocław (tak zwana Linia Y, której realizację odłożono na przełomie lat 2011/2012 na nieokreśloną przyszłość).

Wydaje mi się, że ponowne rozważenie proponowanego wariantu byłoby kompromisem i ukłonem wobec prezydenta miasta Wrocławia oraz marszałków województw dolnośląskiego i łódzkiego, którzy już na konferencji 8 lutego 2012 r. we Wrocławiu krytykowali plany ministra Nowaka jako nierealne.

Z szacunkiem
Jarosław Obremki