



Warszawa, dnia 24 listopada 2008 r.

MINISTER INFRASTRUKTURY

Nr TK1z-0701-33/08

Pan Bogdan Borusewicz  
Marszałek Senatu  
Rzeczypospolitej Polskiej

*Szanowny Panie Marszałku,*

odpowiadając na przesłane w załączeniu pisma nr BPS/DSK-043-948/08 z dnia 21 października 2008 r. oświadczenie złożone przez senatora Krzysztofa Kwiatkowskiego na 19. posiedzeniu Senatu w dniu 26 października 2008 r. w sprawie bezpośredniego połączenia kolejowego w systemie Intercity Łodzi z Wrocławiem i Warszawą uprzejmie informuję, że w związku z podjętą inicjatywą władz samorządowych w sprawie uruchomienia przez PKP Intercity S.A. połączenia kolejowego na trasie Warszawa - Łódź - Wrocław pociągami klasy IC (Intercity) ww. przewoźnik kolejowy, wspólnie z Centrum Naukowo-Technicznym Kolejnictwa, przeprowadził analizę możliwości wznowienia zawieszonych od 2004 roku przewozów osób i rzeczy. Przeprowadzona analiza wykazała, że dla przedstawienia atrakcyjnej oferty przewozowej niezbędne jest wykonanie szeregu prac o charakterze odtworzeniowym, mającym na celu przywrócenie właściwego stanu technicznego infrastruktury kolejowej przedmiotowego połączenia. Zakres rzeczowy modernizacji przedmiotowej infrastruktury kolejowej obejmuje wymianę szyn, podkładów, rozjazdów oraz naprawę podtorza i obiektów inżynierskich. Wstępne oszacowanie kosztu ww. prac poprawiających parametry techniczne infrastruktury kolejowej na odcinku Łódź – Wrocław wymaga nakładów finansowych w wysokości około 550 mln zł.

Ponadto, w oparciu o przeprowadzoną analizę stanu technicznego infrastruktury na wymienionych poniżej odcinkach trasy przedmiotowego połączenia oszacowane zostały na kwotę 320 mln zł koszty napraw pozwalających przywrócić prędkości konstrukcyjne w obu kierunkach na całym odcinku Łódź Widzew – Wrocław Główny.

Trasa stanowiąca połączenie kolejowe Łódź Widzew - Wrocław Główny obejmuje trzy linie i sześć odcinków innych linii kolejowych, tj.:

- odcinek trasy **Łódź Widzew – Łódź Chojny** stanowi linia kolejowa nr 540 Łódź Chojny - Łódź Widzew. Jest to linia pierwszorzędna, jednotorowa, zelektryfikowana,

znaczenia państwowego. Stan techniczny nawierzchni w 50% jest dobry, a w pozostałych 50% niezadowolający. Szyny S49 z roku 1982 i 2002, podkłady drewniane z roku 1983 i betonowe z roku 2002 ;

- odcinek trasy **Łódź Chojny - Łódź Kaliska Towarowa** stanowi odcinek linii kolejowej nr 25 Łódź Kaliska - Dębica, to odcinek linii pierwszorzędnej, dwutorowej, zelektryfikowanej, znaczenia państwowego. Stan techniczny nawierzchni w 10% jest dobry, w 40% zadowolający, a w 50% niezadowolający. Szyny S49 z 1984 r., podkłady betonowe z roku 1985;
- odcinek trasy **Łódź Kaliska Towarowa - Retkinia** to odcinek linii kolejowej nr 539 Łódź Kaliska Towarowa - Retkinia. Jest to linia pierwszorzędna, dwutorowa, zelektryfikowana, znaczenia państwowego. Stan nawierzchni w 100% jest zadowolający, Szyny S49 i podkłady drewniane z roku 1999;
- odcinek trasy **Retkinia - Ostrów Wlkp.** stanowi odcinek linii kolejowej nr 14 Łódź Kaliska – Tuplice. Jest to linia pierwszorzędna, dwutorowa, zelektryfikowana, znaczenia państwowego. Stan techniczny nawierzchni w 45% jest dobry, w 30% zadowolający, a w 25% niezadowolający. Szyny UIC60 z lat 1997-1992 r. podkłady betonowe z lat 1979-1992;
- odcinek trasy **Ostrów Wlkp. - Grabowo Wielkie** stanowi linia kolejowa nr 355 Ostrów Wlkp.- Grabowo Wielkie. Jest to linia pierwszorzędna, jednotorowa, zelektryfikowana, znaczenia państwowego. Stan techniczny nawierzchni w 60% jest dobry, w 28% zadowolający, a w 12% niezadowolający. Szyny UIC60 i podkłady betonowe z roku 1998;
- odcinek trasy **Grabowo Wielkie - Dąbrowa Oleśnicka** stanowi odcinek linii kolejowej nr 281 Oleśnica – Chojnice. Jest to linia pierwszorzędna, dwutorowa, zelektryfikowana, znaczenia państwowego. Stan techniczny nawierzchni w 70% jest dobry, a w 30% zadowolający. Szyny UIC60 i podkłady betonowe z roku 1988;
- odcinek trasy **Dąbrowa Oleśnicka - Łukanów** stanowi linia nr 766 Łukanów – Dąbrowa Oleśnicka. Jest to linia pierwszorzędna, jednotorowa, zelektryfikowana, znaczenia państwowego. Stan techniczny nawierzchni w 50% jest dobry, w 10% zadowolający, a w 40% niezadowolający. Szyny UIC60 z roku 1990, podkłady drewniane i betonowe z lat 1983 i 1990,
- odcinek trasy **Łukanów – Wrocław Mikołajów** stanowi odcinek linii kolejowej nr 143 Kalety – Wrocław Mikołajów. Jest to linia pierwszorzędna, dwutorowa, zelektryfikowana, znaczenia państwowego. Stan techniczny nawierzchni w 25% jest dobry, w 55% zadowolający, a w 20% niezadowolający. Szyny UIC60 z lat 1982-1992, podkłady drewniane z lat 1982-1985.
- odcinek trasy **Wrocław Mikołajów- Wrocław Główny** stanowi odcinek linii kolejowej nr 271 Wrocław – Poznań. Jest to linia magistralna, dwutorowa, zelektryfikowana, znaczenia państwowego. Stan techniczny nawierzchni w 55% jest dobry, w 35% zadowolający, a w 10% niezadowolający. Szyny UIC60 z lat 1980 i 1995, podkłady drewniane z roku 1980.

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., jako zarządca infrastruktury kolejowej mając na względzie, iż koszt oszacowanych prac (różny w zależności od planowanego zakresu rzeczowego) przekracza możliwości finansowe spółki, jak i charakter tego połączenia, mający wpływ na rozwój regionów, poinformował zainteresowane władze samorządów województw Łódzkiego, Wielkopolskiego i Dolnośląskiego o kosztach modernizacji oraz o konieczności zaangażowania się samorządów lokalnych w finansowanie robót w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego. Do chwili obecnej inicjatywa zarządcy infrastruktury nie uzyskała wsparcia z RPO poszczególnych województw.

Zarządca infrastruktury kolejowej, wychodząc na przeciw oczekiwaniom władz wojewódzkich, zaplanował na rok 2008 prace utrzymaniowo - naprawcze na odcinku linii kolejowej nr 14 Łódź – Kalisz, o łącznej wartości 1981,2 tys. zł, finansowane ze środków własnych. Zakres tych prac obejmuje m.in. wymianę szyn, podkładów, podrozdzielnic, naprawę ośmiu przejazdów, odchwaszczanie chemiczne torów. Do końca października br. zarządca infrastruktury przeznaczył na ten cel środki w wysokości około 3 mln zł. Zgodnie z przewidywaniem zarządcy, do końca 2008 r. wydatki te wyniosą około 7 mln zł.

Strategiczne plany inwestycyjne PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. na lata 2007- 2013 i dalsze, ściśle związane są z rządowym Programem Operacyjnym Infrastruktura i Środowisko oraz wielkością środków UE przeznaczonych na transport kolejowy. Wartość tych środków nie daje możliwości modernizacji linii kolejowych położonych poza korytarzami transportowymi, bądź nie będących przedmiotem umów międzynarodowych. Ewentualne naprawy i inwestycje na tych liniach, zgodnie z przepisami art. 38 i 38a ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, są finansowane ze środków własnych zarządcy infrastruktury oraz mogą być dofinansowane z budżetu państwa, budżetów jednostek samorządu terytorialnego i Funduszu Kolejowego.

Obecnie stan infrastruktury kolejowej, jak i sytuacja transportu kolejowego, wymusza skoncentrowanie wysiłku modernizacji na liniach kolejowych będących międzynarodowymi tranzytowymi ciągami transportowymi wchodzącymi w skład ustanowionej przez UE Transeuropejskiej Sieci Transportowej oraz liniach objętych umowami AGC ( umowa europejska o głównych liniach kolejowych - podpisana w Genewie 31 maja 1985 r.) i AGTC (umowa europejska o ważnych liniach kolejowych transportu kombinowanego i obiektach towarzyszących - podpisana w Genewie 1 lutego 1991r.). Za wyjątkiem odcinka linii nr 14, pozostałe z wymienionych odcinków linii nie wchodzi w skład sieci kolejowej objętej umowami międzynarodowymi, co uniemożliwia finansowanie niezbędnych prac ze środków unijnych.

Korzystanie z programów pomocowych nakłada niestety, na PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. obowiązek zagwarantowania niebagatelnego finansowego wkładu krajowego. Z tego też względu Spółka ta nie może udźwignąć dodatkowego ciężaru finansowania ze środków własnych wykraczającego poza ww. zakres priorytetowej działalności, tj. modernizacji w pierwszym rzędzie linii kolejowych o strategicznym znaczeniu dla krajowej i międzynarodowej sieci kolejowej. Działalność ta prowadzona jest dzięki absorpcji środków, które stały się dostępne dzięki programom pomocowym UE.

W uzupełnieniu uprzejmie wyjaśniam, że w Programie Operacyjnym Infrastruktura i Środowisko, na liście projektów podstawowych, zarezerwowano 80,0 mln Euro na przygotowanie budowy linii dużych prędkości. Przewidywany w Programie okres realizacji tego zadania to lata 2008-2012. Beneficjentem ww. środków unijnych są PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Rozpoczęcie inwestycji związanej z budową szybkiej kolei na trasie Warszawa – Łódź – Wrocław/Poznań przewidywane jest w latach 2013-2014. Jednak

przebieg linii dużych prędkości Warszawa - Łódź - Wrocław/Poznań zostanie dokładnie określony w planowanym do opracowania studium wykonalności dla budowy szybkiej kolei na trasie Warszawa - Łódź - Wrocław/Poznań.

Jednocześnie, na liście rezerwowej tegoż Programu umieszczony został projekt „Modernizacja linii kolejowej nr 14 na odcinku Łódź - Zduńska Wola - Kalisz”. W kontekście podwyżki kosztów realizacji zadań objętych POIiŚ jest mało prawdopodobne, aby ten projekt był realny w tej perspektywie finansowej.

*Z poważaniem*

Z upoważnienia  
MINISTRA INFRASTRUKTURY

*Juliusz Engelhardt*  
Podsekretarz Stanu