



Warszawa, 20 listopada 2008 r.

KRS1-073/13/08

<b>KANCELARIA SENATU</b> Kancelaria Ogólna
24. 11. 2008
Wpl. Nr dz. <u>Pb 75/6816</u>

CABINET MARSZAŁKA SENATU

wpłynęło dn. 24. 11. 08.

nr 6816 podpis perard

*P. K. Hauer*  
**CABINET MARSZAŁKA SENATU**  
 Miaro Prac Senackich  
 wpłynęło dn. 25. 11. 08.  
 nr 8768 podpis M

**Marszałek Senatu**

**Rzeczypospolitej Polskiej**

*Szanowny Panie Marszałku*

W związku z otrzymanym oświadczeniem Pana Senatora Krzysztofa Kwiatkowskiego, które zostało złożone na 19 posiedzeniu Senatu RP w dniu 16 października 2008 roku i dotyczyło zagadnień infrastrukturalnych i eksploatacyjnych w relacji Warszawa – Wrocław przez Łódź przesyłam stanowisko Polskich Kolei Państwowych S.A.

Na podstawie analizy stanu technicznego infrastruktury na odcinkach linii dotyczących wystąpienia Pana Senatora (załącznik do niniejszego pisma), oszacowano koszty napraw pozwalające na przywrócenie prędkości konstrukcyjnej w obu kierunkach na całym odcinku Łódź Widzew – Wrocław Główny na kwotę 320 mln PLN. Jest to suma przekraczająca możliwości finansowe PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Należy podkreślić, że wymienione odcinki linii nie wchodzą w skład sieci kolejowej objętej umowami międzynarodowymi (za wyjątkiem odcinka linii nr 14 Borszewice p. odg. – Retkinia – 33,950 km), co nie pozwala na finansowanie modernizacji ze środków Unii Europejskiej. W takiej sytuacji niezbędne jest pozyskanie środków finansowych z budżetu Państwa, a także zaangażowanie się samorządów lokalnych w finansowanie robót w ramach RPO.

Warto zwrócić uwagę, że na liście indykatywnej Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko umieszczony został projekt „Modernizacja linii Kolejowej nr 14 na odcinku Łódź – Zduńska Wola – Kalisz”. Projekt ten znajduje się jednak na liście rezerwowej, co w świetle wzrostu kosztów realizacji projektu POIiŚ jest mało



prawdopodobne, aby był realny w perspektywie finansowej roku 2013. Mając na uwadze powyższe ciąg komunikacyjny Łódź – Wrocław może być poddany modernizacji po 2014 roku.

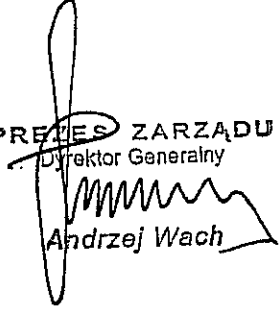
Spółka PKP Intercity S.A., jako operator wykonujący przewozy osób koleją, jest zainteresowana uruchamianiem pociągów o możliwie najkrótszym czasie przejazdu pomiędzy Warszawą a Wrocławiem. Zgodnie z rozkładem jazdy 2007/2008, trasę z Warszawy do Wrocławia przez Łódź można pokonać w czasie ponad 6 godzin pociągiem pospiesznym. Czas przejazdu nieco ponad 5 godzin zapewnia połączenie przez Poznań lub Katowice. W chwili obecnej uruchamianie pociągów InterCity z Warszawy do Wrocławia przez Łódź nie wpłynie na poprawę oferty przewozowej. Aby trasa przez Łódź stała się konkurencyjna dla obecnej przez Poznań lub Katowice, niezbędna jest poprawa stanu infrastruktury na odcinku Łódź – Wrocław.

W rozkładzie jazdy 2008/2009 między Warszawą a Wrocławiem zaplanowano 8 par pociągów kwalifikowanych. W przypadku poprawy stanu infrastruktury pozwalającego na poprawę dostępności czasowej w relacji Warszawa – Wrocław przez Łódź, możliwe będzie skierowanie przez Łódź, w porze dziennej, minimum 2 par pociągów kwalifikowanych. Godziny kursowania tych pociągów muszą uwzględniać istniejącą siatkę połączeń i zostaną określone przy budowaniu całości układu połączeń.

W uzupełnieniu informuję, że PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. analizuje obecnie koszty modernizacji linii Koniecpol – Częstochowa – Opole, dla włączenia ich do połączenia Warszawa – Wrocław. Wstępne analizy kosztów i efektów skrócenia czasu jazdy wykazują, że ten projekt będzie bardziej efektywny.

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. jest zaangażowana w opracowanie projektu z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko pn. „Przygotowanie budowy linii dużych prędkości”. Trasa projektowanych linii Poznań/Wrocław - Łódź – Warszawa będzie przebiegała w pobliżu odcinków linii wchodzących w skład połączenia Łódź – Wrocław. Budowa tych linii planowana jest po roku 2014, a orientacyjny koszt całkowity wraz z taborem wyniesie około 26 mld PLN.

*Z wyrazami szacunku*

**PREZES ZARZĄDU**  
Dyrektor Generalny  
  
Andrzej Wach

## **Załącznik do pisma KRS1-073/13/08**

Połączenie kolejowe Łódź Widzew – Wrocław Główny, o którym jest mowa w oświadczeniu Pana Senatora, obejmuje następujące linie i odcinki linii kolejowych:

### **Linia nr 540 Łódź Chojny – Łódź Widzew (długość linii 6,075 km)**

Jest to linia pierwszorzędna jednotorowa zelektryfikowana, znaczenia państwowego.

Stan techniczny nawierzchni w 50% jest dobry, natomiast w pozostałych 50% niezadowalający. Szyny S49 z roku 1982 i 2002, podkłady drewniane z roku 1983 i podkłady betonowe z roku 2002.

### **Linia nr 25 Łódź Kaliska – Dębica na odcinku Łódź Kaliska Tow. – Łódź Chojny (długość odcinka 6,230 km)**

Linia pierwszorzędna, dwutorowa, zelektryfikowana, znaczenia państwowego. Stan techniczny nawierzchni w 10% jest dobry, w 40% zadowalający, w 50% niezadowalający. Szyny S49 z roku 1984 r., podkłady betonowe z roku 1985.

### **Linia nr 539 Łódź Kaliska Towarowa – Retkinia na odcinku Łódź Kaliska Tow. - Retkinia (długość odcinka 1,752 km)**

Linia pierwszorzędna, dwutorowa, zelektryfikowana, znaczenia państwowego.

Stan nawierzchni w 100% jest zadowalający. Szyny S49 z roku 1999, podkłady drewniane z roku 1999.

### **Linia nr 14 Łódź Kaliska – Tuplice na odcinku Retkinia – Ostrów Wlkp. (długość odcinka 136,121 km)**

Linia pierwszorzędna, dwutorowa, zelektryfikowana, znaczenia państwowego. Stan techniczny nawierzchni w 45% jest dobry, w 30% zadowalający, w 25% niezadowalający. Szyny UIC60 z lat 1997 - 1992 r., podkłady betonowe z lat 1979 – 1992.

### **Linia nr 355 Ostrów Wlkp. – Grabowno Wlk. (długość linii 57,733 km)**

Linia pierwszorzędna, jednotorowa, zelektryfikowana, znaczenia państwowego.

Stan techniczny nawierzchni w 60% jest dobry, w 28% zadowalający, w 12% niezadowalający. Szyny UIC60 z roku 1998, podkłady betonowe z roku 1998.

### **Linia nr 281 Oleśnica – Chojnice na odcinku Dąbrowa Oleśnicka - Grabowno Wlk. (długość odcinka 14,121 km)**

Linia pierwszorzędna, dwutorowa, zelektryfikowana, znaczenia państwowego.

Stan techniczny nawierzchni w 70% jest dobry i w 30% zadowalający. Szyny UIC60 z roku 1988, podkłady betonowe z roku 1988.

### **Linia nr 766 Łukanów – Dąbrowa Oleśnicka (długość linii 4,026 km)**

Linia pierwszorzędna, jednotorowa, zelektryfikowana, znaczenia państwowego.

Stan techniczny nawierzchni w 50% jest dobry, w 10% zadowolający i w 40% niezadowolający. Szyny UIC60 z roku 1990, podkłady drewniane i betonowe z lat 1983 i 1990.

**Linia nr 143 Kalety – Wrocław Mikołajów na odcinku Łukanów – Wrocław Mikołajów WP2** (długość odcinka 26,669 km)

Linia pierwszorzędna, dwutorowa, zelektryfikowana, znaczenia państwowego.

Stan techniczny nawierzchni w 25% jest dobry, w 55% zadowolający i w 20% niezadowolający. Szyny UIC60 z lat 1982 - 1992, podkłady drewniane z lat 1982 – 1985.

**Linia nr 271 Wrocław – Poznań na odcinku Wrocław Główny – Wrocław Mikołajów WP2** (długość odcinka 3,702 km)

Linia magistralna, dwutorowa, zelektryfikowana, znaczenia państwowego.

Stan techniczny nawierzchni w 55% jest dobry, w 35% zadowolający i w 10% niezadowolający. Szyny UIC60 z lat 1980 i 1995, podkłady drewniane z roku 1980.