



Warszawa, dnia 10 listopada 2008 r.

MINISTER INFRASTRUKTURY

Nr TA4AN-0701/ ⁴⁶⁹⁹ /08

**Pan
Bogdan Borusewicz
Marszałek Senatu
Rzeczypospolitej Polskiej**

Szanowny Panie Marszałku,

W nawiązaniu do oświadczenia Pana Senatora Andrzeja Szewińskiego z dnia 30 października 2008 r., przekazanego przy piśmie z dnia 30 października 2008 r., znak: BPS/DSK-043-1021/08, w sprawie budowy drogi ekspresowej S46 wraz z modernizacją magistrali kolejowej, uprzejmie przedstawiam następujące wyjaśnienia.

Odnosząc się do budowy nowego korytarza transportowego – drogi ekspresowej S46, Kudowa Zdrój – Kłodzko-Nysa – Opole – Częstochowa – Jędrzejów – Kielce – Kraśnik – Lublin – Włodawa (Szlaku Staropolskiego) należy podkreślić, że warunkiem niezbędnym do uruchomienia jakichkolwiek prac studialnych lub planistycznych dotyczących nowych dróg, w tym i drogi ekspresowej S46, jest wykazanie potrzeby istnienia takiej drogi, jej funkcji w sieci drogowej i oszacowanie horyzontu czasowego, od kiedy powinna funkcjonować by jej budowa była ekonomicznie uzasadniona. Powyższe wykazała opracowanie „*Studium układu dróg szybkiego ruchu w Polsce, układ kierunkowy do 2025 roku wraz z analizą podziału funkcjonalnego sieci drogowej w Polsce*”, którego celem jest analiza obowiązującego układu autostrad i dróg ekspresowych oraz potwierdzenie lub zaproponowanie ewentualnych zmian w układzie autostrad i dróg ekspresowych w horyzontach 2013 i 2025 oraz w podziale funkcjonalnym całej sieci drogowej w Polsce. Przedstawienie rezultatów powyższego studium zaplanowane jest na grudzień br. Z tego względu o ewentualnych zmianach w sieci autostrad i dróg ekspresowych w naszym kraju zdecydować należy dopiero po opracowaniu powołanego Studium oraz przeanalizowaniu wniosków w nim zawartych.

Odnosząc się do ciągu kolejowego określonego jako Szlak Staropolski, informuję, iż na powyższy ciąg składają się odcinki następujących linii: Dorohusk – Lublin – Dęblin: linia nr 7; Dęblin – Radom: linia nr 26; Radom – Skarżysko Kamienna – Kielce: linia nr 8; Kielce – Częstochowa – Fosowskie: linia nr 61; Fosowskie – Opole: linia nr 144; Opole – Wrocław: odcinek ciągu międzynarodowego E30; Wrocław – Międzyzylesie: odcinek ciągu międzynarodowego CE59. Przebiega on przez cztery województwa: lubelskie, świętokrzyskie, śląskie i dolnośląskie. Odcinki Dorohusk – Lublin – Dęblin oraz Opole – Wrocław – Międzyzylesie są wpisane do sieci TEN-T (Transeuropejska Sieć Transportowa).

Zgodnie z Programem Operacyjnym *Infrastruktura i środowisko* na lata 2007 – 2013, do priorytetowych celów w zakresie modernizacji infrastruktury transportu kolejowego w Polsce należy poprawa stanu połączeń kolejowych wchodzących w skład sieci TEN-T, a także wybranych odcinków znajdujących się poza tą siecią.

W związku z tym, w ramach Programu, przewidywana jest modernizacja linii nr 8 na odcinku Warszawa – Radom – Kielce, a także budowa łącznicy kolejowej na lotnisko Okęcie. Korzystając jeszcze ze środków Sektorowego Programu Operacyjnego – Transport (SPOT) 2004-2006, zarządca infrastruktury kolejowej, spółka PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., zakończył opracowywanie dokumentacji przedprojektowej dla modernizacji linii kolejowej nr 8 Warszawa – Radom – Kielce obejmującej studium wykonalności, materiały przetargowe oraz wnioski o wydanie decyzji środowiskowych i lokalizacyjnych. Z uwagi jednak na brak stosownych decyzji, wydawanych przez wojewodów mazowieckiego i świętokrzyskiego, modernizacja linii jest opóźniona i już obecnie wiadomo, że nie wszystkie prace zostaną zakończone do roku 2012, a więc przed rozpoczęciem turnieju finałowego EURO 2012. Należy również podkreślić, że oczekiwania niektórych społeczności lokalnych, dotyczących zakresu modernizacji, przekraczają nie tylko możliwości finansowe projektu, ale również spółki PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., jako inwestora. Tym niemniej, projekt ma wciąż pełne szanse realizacji w ramach Programu Operacyjnego *Infrastruktura i środowisko*.

Projekt modernizacji linii kolejowej nr 8 obejmuje także odcinek Warszawa Służewiec – Warszawa Zachodnia, w ramach którego zmodernizowano około 9 kilometrów linii, a także wybudowano dwa nowe przystanki osobowe: Warszawa Aleje Jerozolimskie oraz Warszawa Żwirki i Wigury.

Istotnym elementem tego projektu jest również wybudowanie połączenia centrum Warszawy z lotniskiem na Okęciu. Planowany termin realizacji tego przedsięwzięcia to II kwartał 2011 r. Długość modernizowanego odcinka – 2 km (łącznica w tunelu), a szacunkowy

koszt realizacji inwestycji wynosi 411,49 mln zł. Wybór wykonawcy planowany jest na maj 2009 r., a rozpoczęcie robót na czerwiec 2009 r.

Do roku 2010 zakończona zostanie także modernizacja odcinka linii kolejowej E30 Wrocław – Opole, wraz ze stacjami Oława i Brzeg.

Natomiast strategiczne plany modernizacyjne wykraczające poza okres do 2013 roku zawarte są w *Master Planie dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku*. Konieczność opracowania strategicznego biznes planu dotyczącego rozwoju transportu kolejowego w Polsce została nałożona na władze polskie Decyzją Komisji Europejskiej z 8 lipca 2005 r. modyfikującą Memorandum Finansowe dla projektu: *Modernizacja Poznańskiego Węzła Kolejowego (linia kolejowa E20) zlokalizowanego w Polsce*, jako szczególny warunek związany z jego realizacją. Również Program Operacyjny *Infrastruktura i środowisko 2007-2013* przewiduje konieczność przygotowania omawianego dokumentu.

W odniesieniu do linii nr 7, *Master Plan* zakłada jej modernizację na odcinku Warszawa – Lublin w latach 2014 – 2020 oraz na odcinku Lublin – Dorohusk w okresie 2021 – 2030.

Natomiast dla linii nr 61 *Master Plan* zakłada przeprowadzenie inwestycji odtworzeniowych w latach 2007 – 2013 na odcinku Koniecpol – Częstochowa, a także dokończenie takich inwestycji na odcinku Częstochowa Stradom – Lubliniec – Fosowskie. W ramach tych prac, powinny zostać przywrócone pierwotne parametry dla tej linii, a nawet pewna ich poprawa (prędkość rozkładowa 100-120 km/h). Ponadto, w *Master Planie* zawarto informację o przeprowadzeniu prac modernizacyjnych na odcinku Lubliniec – Fosowskie – Opole Główne. Przewiduje się przeprowadzenie tych prac w latach 2021 – 2030, w ramach których przewidziano m.in. dobudowę drugiego toru szlakowego na odcinku Fosowskie – Opole.

Jednocześnie, z uwagi na fakt, iż Szlak Staropolski uzyskał znaczące poparcie władz samorządowych, a jednocześnie położony jest poza siecią TEN-T i łączy miasta o relatywnie małej liczbie mieszkańców (za wyjątkiem Wrocławia), ewentualne przyspieszenie modernizacji odcinków wchodzących w skład tego połączenia, powinno zostać uwzględnione w programach regionalnych na kolejną perspektywę programowania środków finansowych z UE zarządzanych przez samorzady zainteresowanych województw.

Z przebiegiem

Do wiadomości:

1. Departament Spraw Parlamentarnych w Kancelarii Prezesa Rady Ministrów
2. Biuro Ministra

Z upoważnienia
MINISTRA INFRASTRUKTURY
Zbigniew Rapciak
Podsekretarz Stanu