



MINISTER
TRANSPORTU I BUDOWNICTWA

Jerzy Polaczek

TK1b-0701-3/2006

Warszawa, dnia 12 stycznia 2006 r.

p. Tulejowska
16.01.06
SEKRETARIA
Biura Prac Senackich
Wpłynęło dn. *16.01.06*
nr. *3.13* podpis *uf*

Pan Bogdan Borusewicz
Marszałek Senatu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na oświadczenie Pana senatora Mariusza Witczaka, złożone na 3. posiedzeniu Senatu RP w dniu 22 grudnia 2005 r. i przesłane przy piśmie nr BPS/DSK-043-39/05, przekazuję poniższe informacje dotyczące projektu budowy linii kolejowej dużych prędkości Warszawa – Łódź – Wrocław/Poznań.

W październiku 2005 r. w byłym Ministerstwie Infrastruktury rozpatrywany był wniosek PKP Polskie Linie Kolejowe SA o dofinansowanie ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (w ramach Sektorowego Programu Operacyjnego Transport) przygotowania dokumentacji dla projektu budowy linii kolejowej dużych prędkości Warszawa – Łódź Wrocław/Poznań, obejmującego studium wykonalności projektu (wraz z wymaganymi analizami: formalno-prawną, techniczną, kosztów i korzyści), analizę środowiskową (w tym ocenę oddziaływania na środowisko) i specyfikację techniczną projektowania. Podstawą do stworzenia dokumentacji dla tej inwestycji jest opracowane przez Centrum Naukowo-Techniczne Kolejnictwa wstępne studium wykonalności, które analizuje 7 wariantów przebiegu trasy, uwzględniając różne opcje wprowadzenia linii do stacji węzłowych (co dało łącznie 22 możliwości wytyczenia linii) oraz stopień niezbędnych do przeprowadzenia prac. Jest to związane z faktem, iż część zawartych tam wariantów polega na budowie całkowicie nowej linii, przeznaczonej wyłącznie do ruchu pociągów dużej prędkości (docelowo 300 km/h), natomiast pozostałe są w większości modernizacjami istniejących linii, wraz z podniesieniem ich standardów technicznych. Opracowanie to przedstawia też ocenę przyszłego zapotrzebowania na tabor do obsługi relacji na tej trasie.

Spośród przeanalizowanych wariantów wybrane zostały dwa, polegające na budowie zupełnie nowej linii i różniące się nieznacznie jej przebiegiem. Oba dostosowują linię do ruchu pociągów z prędkością maksymalną 300 km/h. Będą one podlegały dalszym analizom w ramach standardowego studium wykonalności, a jeden spośród nich wybrany zostanie do realizacji.

Do najważniejszych cech wariantu I należy:

- przebieg linii w korytarzu projektowanej autostrady A2 pomiędzy Warszawą a rejonem Zgierza,
- poprowadzenie trasy północnymi obrzeżami aglomeracji łódzkiej (na północ od Zgierza),

- przebieg trasy na północ od zalewu Jeziorsko na rzece Warta,
- rozgałęzienie linii na kierunek Wrocławia i Poznania w rejonie Kalisza,
- wprowadzenie linii do węzła wrocławskiego przez Czernicę, Siechnice, Wrocław Brochów,
- wprowadzenie linii do węzła poznańskiego przez Poznań Starołękę.

Przecięcie doliny rzeki Warty nastąpi w odległości kilku kilometrów na północ od zapory wodnej i zalewu Jeziorsko. Od tego miejsca przebieg linii odchyła się nieco na południe, w kierunku Kalisza. W wariantcie tym nowa stacja, zlokalizowana na północnych obrzeżach miasta Kalisza, na styku ze wsiami Skarszewek Kolonia i Niedźwiady, zapewni obsługę rejonu Kalisza pociągami dużych prędkości. Roboczo nazwana została ona Kalisz Północny. Wprowadzenie linii na istniejącą stację Kalisz jest niecelowe z uwagi na jej niekorzystne położenie i trudne warunki terenowe.

Stacja Kalisz Północny będzie stacją węzłową, na której linia dużych prędkości rozdzieli się na dwie odnogi. Rozgałęzienie będzie realizowane bezkolizyjnie w zachodniej głowicy stacji. Przewiduje się budowę wiaduktu przeprowadzającego tor w kierunku Wrocławia nad linią do Poznania.

Jeśli chodzi o odnogę prowadzącą do Wrocławia to trasa Kalisz Północny – Wrocław obchodzi miasto Kalisz i miasto Nowe Skalmierzyce od strony północno – zachodniej. Linia wejdzie w obszar Wrocławia poprzez stacje: Czernica, Siechnice i Brochów.

Opisany przebieg linii pozwoli na ominięcie obszaru Doliny Baryczy, która jest obszarem objętym siecią NATURA 2000 (uregulowanym w tzw. Dyrektywie „ptasiej”).

Wariant III różni się od wariantu I przede wszystkim przebiegiem odgałęzienia do Wrocławia. Jego główne cechy to:

- Przebieg linii w korytarzu projektowanej autostrady A2 pomiędzy Warszawą a rejonem Zgierza,
- Poprowadzenie trasy północnymi obrzeżami aglomeracji łódzkiej (na północ od Zgierza),
- Przebieg trasy na południe od zalewu Jeziorsko,
- Rozgałęzienie linii na kierunki do Wrocławia i do Poznania w rejonie na północ od Sieradza,
- Wprowadzenie linii do węzła wrocławskiego przez Czernicę, Siechnice, Wrocław Brochów,
- Wprowadzenie linii do węzła poznańskiego przez Poznań Starołękę.

Miejszem rozgałęzienia linii jest w tym wariantcie stacja techniczna Sieradz Północny, zlokalizowana na zachód od przecięcia z magistralą węglową. Linia w kierunku Wrocławia wyprowadzona jest ze stacji Sieradz Północny w sposób bezkolizyjny, to jest z wiaduktem, po którym tor w kierunku Wrocławia przechodzi nad torami w kierunku Poznania.

Od Sieradza Zachodniego nowa linia przebiega w kierunku południowo-zachodnim do Kępna z jedną stacją techniczną. Od Wieruszowa nowa linia będzie przebiegała wzdłuż istniejącej linii nr 181 Herby Nowe – Oleśnica, przy czym połączenie torów obu linii przewiduje się na stacji Kępno. Od Kępna w kierunku Oleśnicy planuje się częściowe wykorzystanie trasy linii nr 181, która na tym odcinku jest jednotorowa, niezelektryfikowana. Przewiduje się przebudowę tej linii na linię dwutorową zelektryfikowaną z istotną zmianą układu geometrycznego na łukach.

Na wschód od Oleśnicy przewiduje się urządzenie stacji technicznej Oleśnica Wschodnia, połączonej łącznicą (po trasie linii nr 181) ze stacją Oleśnica. Linia dużych prędkości będzie skręcała w lewo, w kierunku południowo-zachodnim i wejdzie w stację Czernica Wrocławska. Wprowadzenie linii dużych prędkości do Wrocławia będzie identyczne jak w wariantcie 1.

Dla każdego z powyższych wariantów przeprowadzona zostanie analiza dwóch rozwiązań przejścia linii przez węzeł Łódzki:

- Podwariant I – poprowadzenie linii północnymi obrzeżami aglomeracji wraz z budową sieci łącznic do stacji Łódź Kaliska i Łódź Fabryczna
- Podwariant II – poprowadzenie linii przez centrum miasta Łodzi w tunelu pod centrum miasta z przelotową stacją Łódź Fabryczna.

Ponadto, jako integralną część projektu, opracowana zostanie pełna analiza połączenia Łodzi z Centralną Magistralą Kolejową przez Tomaszów Mazowiecki – Opoczno Południe. Dzięki temu stworzona zostanie swoista sieć kolei dużych prędkości, złożona z projektowanej linii Warszawa – Łódź – Wrocław/Poznań oraz zmodernizowanej Centralnej Magistrali Kolejowej.

Należy przy tym zaznaczyć, że przyjęte do dalszych analiz w ramach studium wykonalności warianty mogą podlegać pewnym modyfikacjom, wynikającym przede wszystkim z dążenia do poprawy ich efektywności ekonomicznej poprzez polepszenie relacji koszt/efekt, czy też ze względu na wyniki konsultacji społecznych, wymaganych w przypadku projektów współfinansowanych ze środków UE.

Przytoczony wyżej wniosek o dofinansowanie wykonania studium wykonalności dla inwestycji został w dn. 18 października 2005 r. zaopiniowany pozytywnie przez Komitet Sterujący ds. Sektorowego Programu Operacyjnego Transport, co otworzyło mu drogę do uzyskania środków z ERDF. Obecnie przygotowywana jest umowa o dofinansowanie niniejszego projektu.

PKP PLK SA zakłada, iż w 2006 r. przygotowana zostałaby część wymaganej dokumentacji, a mianowicie: ocena oddziaływania na środowisko i częściowo studium wykonalności. Zakończenie prac nad studium wykonalności planowane jest na sierpień 2007 r. W tym samym roku stworzona zostanie również specyfikacja techniczna projektowania. Dokumentacja ta pozwoli spółce PKP PLK na ubieganie się o dofinansowanie ze środków Funduszu Spójności fizycznej realizacji inwestycji.

Z poważaniem



Do wiadomości:

1. Kancelaria Prezesa Rady Ministrów
Departament Spraw Parlamentarnych i Samorządowych
2. Sekretariat Ministra w/m