



Minister Infrastruktury

Znak pisma: BPCPK-2.054.8.2024
Warszawa, 29 lipca 2024

Pan
Szymon Hołownia
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

odpowiadając na interpelację nr 3602 Posła na Sejm RP Jarosława Urbaniaka oraz grupy Posłów w sprawie rozwidlenia szybkiej kolei w aglomeracji kalisko-ostrowskiej, przedstawiam następujące informacje.

Zmiana miejsca rozwidlenia linii „Y” z Nowych Skalmierzyc na Sieradz uwarunkowana była kilkoma czynnikami. Jeden z nich to skrócenie przebiegu linii Wrocław – Łódź – CPK – Warszawa, czego efektem będzie redukcja czasu przejazdu w tej kluczowej relacji. Przyczyni się to do wzmocnienia atrakcyjności oferty tego połączenia, a zatem potencjalnego zwiększenia liczby pasażerów. Jednocześnie projektowany obecnie przebieg linii „Y” pozwala na wjazd pociągów KDP na istniejącą stację w Kaliszu.

Dodatkowo przewidywana jest modernizacja przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. istniejącej linii nr 14 na odcinku Kalisz – Ostrów Wielkopolski (i dalej w kierunku Leszna i Głogowa). Ponadto dworce w Kaliszu i Ostrowie Wielkopolskim są znacznie korzystniej powiązane z systemami komunikacji miejskiej i regionalnej niż przewidywana w studium opracowanym przez firmę IDOM stacja KDP Nowe Skalmierzyce, zlokalizowana pomiędzy Ostrowem Wielkopolskim a Kaliszem, bez możliwości dogodnej przesiadki na pociągi kursujące po linii nr 14. Peryferyjne położenie proponowanej wówczas stacji (około 10 km od Kalisza i 15 km od Ostrowa Wielkopolskiego) byłoby bardzo niekorzystne z punktu widzenia atrakcyjności połączeń KDP i ich integracji z innymi systemami transportowymi. Prawdopodobnie wygenerowałyby to wzrost natężenia lokalnego ruchu samochodowego w dojeździe do stacji KDP i konieczność stworzenia przy niej rozbudowanej infrastruktury parkingowej.

Aktualnie przyjęty wariant z rozwidleniem w Sieradzu jest zatem dużo lepiej zintegrowany z siecią osadniczą oraz istniejącymi liniami kolejowymi i komunikacją lokalną. Oznacza to lepszą ofertę dla podróżnych z Aglomeracji Kalisko-Ostrowskiej niż oferowałyby dworce wymagające tworzenia nowych powiązań transportu zbiorowego. Efektem będzie wzrost atrakcyjności nowych połączeń, przekładający się na wzrost liczby pasażerów.

Należy podkreślić, że dla linii „Y” Centralny Port Komunikacyjny Sp. z o. o. prowadzi już zaawansowane prace nad sporządzeniem projektów budowlanych. Proponowane trasowania zostały skonsultowane z interesariuszami, ponadto trwają uzgodnienia

branżowe dokumentacji. Modyfikacja na tym etapie spowodowałaby konieczność ponownej realizacji znacznie wcześniejszych etapów, w szczególności powtórzenia Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowego. Efektem byłoby znaczące opóźnienie budowy tej ważnej dla systemu transportowego kraju linii.

Co istotne aktualnie inicjowane są działania mające na celu ustalenie kolejnych priorytetów inwestycyjnych w zakresie rozwoju infrastruktury transportu kolejowego. Ewaluacja obejmie m.in. spodziewaną liczbę pasażerów i pociągów na poszczególnych odcinkach, ich położenie na ciągach europejskich, adekwatność parametrów technicznych, stopień zaawansowania projektów, dostępność i realność ewentualnych alternatywnych rozwiązań oraz efektywne wykorzystanie wcześniejszych inwestycji. Brane będą pod uwagę priorytety rozwoju całej polskiej sieci kolejowej, takie jak zakładane czasy przejazdu pomiędzy największymi ośrodkami i obsługa ośrodków regionalnych w sposób odpowiedni do spodziewanego zapotrzebowania na przewozy.

Wyżej wspomniane analizy dotyczyć będą całego kraju, a zatem także Województwa Wielkopolskiego i aglomeracji kalisko-ostrowskiej. Prace prowadzone będą przy udziale interesariuszy branżowych i samorządowych, a uzyskanie wyników planowane jest w IV kwartale 2025 r. Celem jest opracowanie stabilnego, długoterminowego planu rozwoju sieci kolejowej, na który składać się będą inwestycje o racjonalnej skali.

Z poważaniem

z upoważnienia Ministra Infrastruktury
Maciej Lasek
Sekretarz Stanu
Dokument podpisany elektronicznie.