



Minister Infrastruktury

Znak pisma: BPCPK-2.054.4.2025
Warszawa, 31 stycznia 2025

Pan
Szymon Hołownia
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

odpowiadając na interpelację nr 7252 Poseł na Sejm RP Pani Barbary Oliwieckiej w sprawie przebiegu kolei dużych prędkości przez Kalisz, pierwotnego przebiegu wariantu W9 oraz ewentualnej budowy obwodnicy kolejowej w Kaliszu, przedstawiam następujące informacje.

Spółka CPK Sp. z o.o. prowadziła szeroko zakrojone analizy wewnętrzne, które wskazują na szybszy czas przejazdu pomiędzy Warszawą a Poznaniem, mniejszą liczbę wyburzeń (ominięcie osiedla Rypinek) oraz możliwość uzyskania optymalnej oferty przewozowej zarówno w ruchu regionalnym, jak również międzymiastowym przy budowie wariantu W9 wraz z obwodnicą Kalisza.

W związku z powyższym nie jest planowana rezygnacja z kolejowej obwodnicy Kalisza. Należy dodać, że rozwiązanie W9 w okolicach Kalisza wiązało się z ograniczeniem prędkości do 100 km/h, co dla najszybszych pociągów stanowiło istotne wąskie gardło. Zwiększenie parametrów prędkości dla wariantu W9 w Kaliszu, wiązałoby się z dużą ingerencją w zakład Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego PZL Kalisz oraz w mleczarnię Mlekovita. W konsekwencji ww. przedsiębiorstwa przestałyby istnieć.

Kosztorys oraz oferta przewozowa przygotowywane będą na etapie opracowywania dokumentacji projektowej. Koszt bypassa Kalisza będzie wynikał z kosztorysu przygotowanego dla skierowanego do dalszej realizacji wariantu technologicznego obwodnicy - zadaniem wykonawcy prac projektowych będzie przedstawienie optymalnego wariantu obwodnicy, tj. np. rozwiązanie tunelowe, estakada.

Orientacyjne koszty obwodnicy, przyjęte w ramach analiz wewnętrznych Spółki CPK, wynoszą ok. 2 mld zł netto. Natomiast szacunkowe koszty wariantu W9 i powiązanej z nim przebudowy stacji Kalisz szacowane są na ok. 1,2 mld zł. Zatem różnica między kosztami wariantów wynosi ok. 0,8 mld zł, przy znacznym skróceniu czasu przejazdu. Należy jednak podkreślić, że są to wartości szacunkowe, a dokładne koszty zostaną opracowane na podstawie kosztorysów po wyborze optymalnego wariantu technologicznego obwodnicy.

Dzięki bypassowi nastąpi skrócenie czasu przejazdu na odc. Warszawa – Poznań o 8-10 minut (dla pociągów poruszających się z prędkością 320 km/h) w stosunku do wariantu ze zjazdem z linii KDP na linię nr 14 i postojem w Kaliszu. Takie rozwiązanie umożliwi

przyciągnięcie pasażerów z najdalszych kierunków (np. ze Szczecina, Lublina, Białegostoku) jadących przez nową linię i zainteresowanych jak najszybszym przejazdem KDP. Należy także dodać, że dzięki bypassowi umożliwiającemu szybszy przejazd na odc. Warszawa – Poznań nastąpi znaczny wzrost potoku ruchu. Jego wysokość jest zależna m.in. od zachowań przewoźników pasażerskich działających na otwartym rynku po roku 2030 i różnicy w czasie przejazdu przez linię KDP oraz przez linię konwencjonalną nr 3.

Głównym zagrożeniem i ryzykiem dla realizacji i ostatecznego wyniku projektu budowy poznańskiej odnogi „Y” jest brak lub mała różnica w czasie przejazdu najszybszych pociągów trasą konwencjonalną przez Konin, Koło i linią Y ze zjazdem i zatrzymaniem w Kaliszu czy innych miejscowościach. Obecnie pociągi między Poznaniem a Warszawą osiągają czas przejazdu na poziomie 2h 14 min, a nawet 2h 05 min. Stąd konieczność uzyskania jak najlepszych czasów przejazdu najszybszych pociągów bezpośrednich.

Informuję również, że analizy nad obwodnicą kolejową Kalisza trwają od 2023 r., kiedy to m.in. zlecono wykonawcy Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowego (STEŚ) rozszerzenie studium o tzw. bypass kaliski. Aneks do Umowy STEŚ zawarto w dniu 26.06.2023 r. i został zrealizowany w terminie umownym tj. w grudniu 2023 r.

Obecnie trwają prace przedprojektowe niezbędne do realizacji budowy obwodnicy Kalisza, następnie złożony zostanie wniosek o decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach, której pozyskanie przewidywane jest na III kw. 2026 r. Po uzyskaniu decyzji środowiskowej Wykonawca prac projektowych przystąpi do projektu budowlanego i pozyskania niezbędnych do realizacji zgód administracyjnych, co planowane jest na II połowę 2027 r. Rozpoczęcie robót budowlanych na LK85 planowane jest na rok 2028 – zaznaczyć jednak należy, że dokładny termin rozpoczęcia prac budowlanych w Kaliszu (obwodnica, modernizacja istniejącej stacji, a także zagospodarowanie węzła przesiadkowego) uzależnione będzie od fazowania robót budowlanych, niemniej ukończenie całości planowane jest na rok 2035. Należy wskazać, że obwodnica Kalisza traktowana jest jako funkcjonalna całość LK85 oraz tzw. „Y”.

Konsultacje proponowanych rozwiązań planowane są na przełomie I i II kw. 2025 r. i będą prowadzone z Jednostkami Samorządu Terytorialnego odpowiedzialnymi za obszar, na którym planowana jest kolejowa obwodnica Kalisza.

Odpowiadając na pytanie dotyczące kwestii przejazdów kolejowych istniejącej linii oraz na ewentualnej obwodnicy kolejowej, chciałbym zaznaczyć, iż w ramach budowy nowej infrastruktury CPK, planowane są wiadukty drogowe, natomiast rozwiązania przejazdów kolejowych na LK14 poddane zostaną konsultacjom z Jednostką Samorządu Terytorialnego w Kaliszu.

Z poważaniem

z upoważnienia Ministra Infrastruktury
Maciej Lasek
Sekretarz Stanu

Dokument podpisany elektronicznie.