Minister
Infrastruktury

Znak pisma: BPCPK–2.054.31.2024
Warszawa, 20 sierpnia 2024

Pani
Małgorzata Kidawa-Błońska
Marszałek Senatu RP

Szanowna Pani Marszałek,

w odpowiedzi na oświadczenie nr 347 złożone przez Senator Ewę Matecką, podczas 17. posiedzenia Senatu RP w dniu 25 lipca br., uprzejmie informuję, iż obecnie opracowywane projekty linii Kolei Dużych Prędkości (KDP) wchodzące w skład tzw. „Y", zakładają rozgałęzienie w Sieradzu. Jedna odnoga poprowadzona zostanie do Wrocławia, druga zaś do Poznania, skąd w czasie dużo krótszym niż obecnie będzie można dotrzeć do Szczecina czy Gorzowa Wielkopolskiego.

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 niekorzystne z punktu widzenia atrakcyjności połączeń KDP i ich integracji z innymi systemami transportowymi. Docelowo mogłoby to wygenerować 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 powtórzenia wcześniejszych etapów procesu inwestycyjnego, w szczególności ponownego opracowania Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowego. Efektem byłoby znaczące opóźnienie budowy tej linii, która jest ważną trasą z punktu widzenia krajowego systemu transportowego.

Należy także zaznaczyć, że nowy przebieg linii „Y" został uwzględniony w Rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1679 z dnia 13 czerwca 2024 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej, zmieniające rozporządzenia (UE) 2021/1153 i (UE) nr 913/2010 oraz uchylające rozporządzenie (UE) nr 1315/2013.

Co istotne aktualnie inicjowane są działania mające na celu ustalenie kolejnych priorytetów inwestycyjnych w zakresie rozwoju infrastruktury transportu kolejowego. Obejmą one zarówno odcinki dotychczas przygotowywane (poza opisanym ciągiem linii „Y"), jak i nowo proponowane korytarze linii kolejowych. Analizy te będą dotyczyć całego kraju, a zatem także województwa wielkopolskiego i Aglomeracji Kalisko-Ostrowskiej.

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. Prace prowadzone będą we współpracy z PKP PLK S.A., 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 złożą się inwestycje o racjonalnej skali.

Z poważaniem

z upoważnienia Ministra Infrastruktury
Maciej Lasek
Sekretarz Stanu

Dokument podpisany elektronicznie.