Oświadczenie złożone
przez senator Ewę Matecką
na 17. posiedzeniu Senatu
w dniu 25 lipca 2024 r.

Oświadczenie skierowane do ministra infrastruktury Dariusza Klimczaka

Jednym z najbardziej dyskutowanych i wzbudzających od lat spore emocje w południowej Wielkopolsce problemów pozostaje kwestia przebiegu kolei dużych prędkości.

Zaprezentowana w 2002 r. koncepcja, nazwana umownie Y, a łącząca w swoim obrębie Warszawę, Łódź, Poznań i Wrocław, zakładała jeden z kluczowych przystanków na terenie aglomeracji kalisko-ostrowskiej. Rozwiązanie takie traktowano wówczas jako oczywiste ze względu na efektywność komunikacyjną i wyraźnie podkreślano ten fakt we wnioskach do studium wykonalności. Co jednak najważniejsze, w szerokiej perspektywie linia ta miała stanowić fragment transeuropejskiego korytarza dla kolei dużych prędkości wschód – zachód.

Na zlecenie Ministerstwa Infrastruktury oraz PKP PLK w latach 2005–2006 sporządzono wstępne studium wykonalności, w którym zaproponowano kilka wariantów przebiegu omawianej linii, w tym jako najbardziej uzasadniony ekonomicznie i logistycznie wariant zakładający włączenie aglomeracji kalisko-ostrowskiej. W ramach konsultacji społecznych taki przebieg linii uznano za optymalny i uwzględniono go w specyfikacji przetargowej na pełne studium wykonalności jako finansowany ze środków unijnych. Za przyjęciem tego wariantu przemawiało kilka koronnych argumentów. Po pierwsze, potencjalnie duża liczba pasażerów, jaką generować może 400-tysięczna aglomeracja, z czysto ekonomicznych względów trudna będzie do zbagatelizowania. Po drugie, z uwagi na wielkość i możliwość funkcjonalną węzła kolejowego, jakim pozostaje Ostrów Wielkopolski, możliwe jest połączenie przystanku kolei dużych prędkości z licznymi lokalizacjami i liniami kolei tradycyjnej. Po trzecie, wspomniany wariant jest wariantem najkrótszym, co pozwala na racjonalizację kosztów związanych z budową. Ponadto oznaczałoby to możliwość pokonania odcinka między Wrocławiem a Poznaniem w czasie krótszym niż 60 minut, co pośrednio miałoby również wpływ na wydatną redukcję czasu przejazdu przecinającego Polskę z północy na południe korytarzem Katowice – Opole – Wrocław – Poznań – Szczecin.

Pozostałe proponowane wówczas warianty, nieuwzględniające aglomeracji kalisko-ostrowskiej, miały wyraźnie niższe wskaźniki ekonomiczne, co zdecydowało o ich odrzuceniu.

Za rządów PiS w roku 2019 pojawiła się nieoczekiwanie nowa, zupełnie niezgodna z wcześniejszymi ustaleniami propozycja, która w rzeczywistości niweczyła starannie przygotowany plan, budząc fundamentalne zastrzeżenia. Wiązały się one głównie z tym, że stację węzłową przeniesiono z aglomeracji kalisko-ostrowskiej w okolice Sieradza.

Nowy przebieg linii do Wrocławia zawarty w tej nowej koncepcji (tzw. nowy Y) nie rozwiązywał kwestii dostępu do kluczowych szlaków komunikacyjnych regionu z pogranicza województw wielkopolskiego i łódzkiego. Ponadto eksperci podkreślali, że zaproponowane rozwiązania oznaczały de facto wykluczenie z planów połączenia z transeuropejską siecią transportową, dla której przystanek kolei dużych prędkości w aglomeracji kalisko-ostrowskiej miał być punktem węzłowym.

Proponowane rozwiązania nie tylko nie gwarantowały rentowności połączeń, ale także nie wpisywały się w żaden szeroki, ponadnarodowy projekt, który sprawiłby, że Polska zbliży się komunikacyjnie do europejskich standardów i wpisze w transeuropejski system połączeń.

Zmiana władzy wiąże się z nadzieją powrotu do racjonalnych rozwiązań, a takim na pewno byłoby przywrócenie pierwotnego planu przebiegu linii kolei dużych prędkości, szczególnie że zmiana tego rozwiązania nie miała uzasadnienia społecznego, logicznego i ekonomicznego. Co więcej, na prace projektowe trwające w latach 2008–2015 wydane zostały już środki unijne i krajowe.

Nowe plany ministerstwa, choć modyfikują założenia poprzedniej władzy, również wydają się marginalizować aglomerację kalisko-ostrowską, a zatem bardzo poważny strumień pasażerów. Ponadto analiza projektu powstałego w latach 2005–2006 pozwala sądzić, że przebieg wówczas zaproponowany nie niweczyłby obecnych założeń w kwestii optymalizacji czasu przejazdów między najważniejszymi miastami w Polsce.

Z uwagi na społeczną i ekonomiczną wagę poruszanych zagadnień bardzo proszę o informację w następujących kwestiach.

1. Czy – a jeśli tak, to ewentualnie w jakim zakresie – możliwy jest powrót do pierwotnego przebiegu KDP z uwzględnieniem aglomeracji kalisko-ostrowskiej?

2. Jeśli rozwiązanie to zostanie całkowicie pominięte, to w jaki sposób planuje się uniknąć wykluczenia komunikacyjnego tej części Wielkopolski?

3. Czy projekt rządowy uwzględnia wpisanie nowej linii w zaplanowane wcześniej międzynarodowe trakty kolejowe?

Z wyrazami szacunku
Ewa Matecka