



RADNA

WOJEWÓDZTWA WIELKOPOLSKIEGO

Zofia Itman

Poznań, 17.01.2022 r.

Szanowny Pan

Marek Woźniak

Marszałek

Województwa Wielkopolskiego

INTERPELACJA

Szanowny Panie Marszałku,

na podstawie art. 23 ustawy o samorządzie województwa z dnia 5 czerwca 1998 roku. (t.j. Dz. U. z 2020 r., poz. 1668 ze zm.) **składam interpelację w sprawie budowy linii kolejowej Konin – Turek, w ramach programu Kolej +.**

Ze względu na konieczność likwidację wykluczenia komunikacyjnego największych powiatów Wielkopolski Wschodniej to jest: konińskiego, kolskiego i tureckiego przewiduje się budowę linii kolejowej w wariantie dwutorowym przez Brzeźno, Tuliszków aż do Turku, rozpatruje się także wariant przez Władysławów. Naszym zdaniem wariant przez Tuliszków, choć charakteryzuje się będzie nieco lepszą frekwencją, to niestety wygeneruje ogromne koszty budowy, jak i utrzymania. Budowa linii wymaga bowiem prac ziemnych w trudnym terenie począwszy od budowy posterunku odgałęźnego w rejonie ulicy Staromorzysławskiej, na łuku i wysokim nasypie, co wymusza konieczność przeprowadzenia prac ziemnych świeżo zmodernizowanej linii kolejowej nr 3, wraz z dostosowaniem LCS Konin do zabudowy nowego posterunku odgałęźnego. Do tego przebieg na skanalizowaną ale jednak zabagnioną Doliną Morzysławki (Kanał Morzysławski), nad ulicą Jana Pawła II w środku osiedla Morzysław oraz przez środek terenów zalewowych Pradoliny Warszawsko-Berlińskiej (przebieg i rozlewiska rzeki Warty) wymusza szereg prac ziemnych, w tym budowę odwodnienia, budowę estakady, prace ziemne pod budowę przekopów, nasypów i wiaduktów, wykupy gruntów i związane z

nimi wyburzenia domów (koszty społeczne związane z protestami okolicznych społeczności). Podobny problem będzie z utrzymywaniem w stanie niepogorszonym wiaduktów i estakad czy nasypów (w Koninie występują obecnie ogromne problemy z przeprawą przez Wartę w ciągu DK25, związane z utrzymaniem kabli sprężających i iniektu a na zmodernizowanych liniach kolejowych zdarzają się osuwiska w rejonie nasypów, wiaduktów czy skarp). Warto dodać, że 1100 metrowa, dwutorowa estakada Kraków Zabłocie – Kraków Krzemionki kosztowała bagatela +-360 mln złotych, przy dofinansowaniu EU na poziomie +-193 mln złotych (wraz z budową 2 przystanków osobowych i posterunków odgałęźnych), co przełożyło się na Vmax 60 km/h a koszt całkowity projektu modernizacji linii kolejowej E30 na odcinku Kraków – Rudzice wraz z dobudową dodatkowych torów, nasypów, mostów nad Wisłą, estakad w rejonie Krakowa to aż 240 872 577,22 € przy wsparciu EU 194 914 089,48 €. Do tego gmina Stare Miasto, powiat tuliszowski obecnie posiadają bardzo dobrą ofertę autobusową, należy ją tylko zwiększyć. Gmina Władysławów i częściowo gmina Krzymów nie ma tak dobrej oferty autobusowej, autobusy kursują wyłącznie w dni szkolne a zabudowa jest podobna do przebiegu tuliszowskiego. Wariant władysławowski jest tańszy głównie dlatego, że można zbudować go jako jednotorowy (z możliwością budowy 2 toru w przyszłości lub mijanki pośrodku szlaku, we Władysławowie) w większości w śladzie istniejącej kolei górniczej KWB Konin z Adamowa do Władysławowa, gdzie nadal istnieją nasypy, przekopy, obiekty inżynieryjne a sama geometria pozwala na osiągnięcie prędkości do 110 km/h dla EZT i 80 km/h dla składów klasycznych (odpowiednio wolniej dla pociągów towarowych). Ponadto jego przebieg pozwala na budowę stacji w pobliżu wsi i miast/gmin (Russocice/Władysławów, Na odcinku Władysławów – Kuny linię można poprowadzić skrajem dawnej odkrywki Władysławów, mostami nad A2 i DK92 do projektowanego mostu nad Wartą (drogowy), który od razu można zaprojektować jako drogowo-kolejowy (analogiczne przeprawy w Polsce istnieją, najbliższe w Bydgoszczy – Fordonie i Płocku) z prześłem dla jazdy dla samochodów i pociągów jednocześnie lub osobno, po czym po poprowadzeniu jej od mostu do stacji Kramsk włączyć linię do stacji Kramsk w tor nr 4 (jest to tańszy wariant pod względem kosztów automatyki, niż budowa nowego posterunku i przebudowa świeżo zmodernizowanej linii kolejowej). Wiadukty do budowy linii mogą i powinny być pozyskane z innych linii jako staroużyteczne (przykładem jest stary most na Wiśle z Krakowa, wykorzystany jako prześła wiaduktów i mostów na liniach kolejowych 181, 108), co znacząco obniża koszty, podobnie całe prześła torowe, zdjęte z modernizowanych linii kolejowych, które mogą jeszcze posłużyć na tego typu liniach. Koszt budowy linii kolejowej może się zamknąć w mniejszej kwocie dzięki oszczędnościom (DSDiK).

W związku z tym mam pytania:

1. Czy nadal procedowany jest wariant przez Tuliszków?
2. Czy przeprowadzona została rzetelna analiza kosztów przebiegu wariantów przez Tuliszków i Władysławów?
3. Czy wzięto pod uwagę prognozę przychodów, kosztów budowy, utrzymania linii, wraz z obiektami inżynierskimi?
4. Czy przeprowadzono badania prognostyczne popytu w wariantcie tuliszkowskim i władysławowskim
5. Czy przewiduje się wykorzystanie materiałów starożytecznych do budowy linii kolejowej (przęsła mostów, szyny, podkłady, tłuć, rozjazdy)
6. Czy przewiduje się wykorzystanie w wariantcie władysławowskim starotorza kolei górniczej i budowy stacji Turek Osiedle Górnicze?
7. Czy przewiduje się wykorzystanie w wariantcie tuliszkowskim przebiegu kolei wąskotorowej z budową stacji Turek w rejonie ulicy Milewskiego?
8. Czy w wariantcie władysławowskim przewiduje się budowę przystanku Władysławów w rejonie cmentarza (wiadukt)?

Z wyrazami szacunku

Zofia Itman