



RADNY  
WOJEWÓDZTWA WIELKOPOLSKIEGO

**Zofia Itman**

Poznań, 28.02.2022r.

**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.) składamy interpelację w sprawie budowy linii kolejowej z Konina do Turku. Szacunkowy koszt inwestycji zakładany jest na około 600 mln złotych, w wariantcie tuliszowskim, z czego około 11 mln złotych mają wyłożyć samorządy bezpośrednio nie korzystające z przebiegu linii kolejowej, czyli gminy Grodziec, Rychwał i Rzgów. Jak Pan marszałek wskazał w poprzednim piśmie „w przypadku projektu pn. „Budowa nowej linii kolejowej Turek – Konin” **w dokumentach aplikacyjnych, jako preferowany wskazano wariant W9 tj. połączenie kolejowe miasta Turek z miastem Poznań przez Tuliszków**”, przy czym przy wyborze tego wariantu dokonano jedynie wstępnych analiz technicznych i analizę wielokryterialną składającą się ze średniodobowej liczby pasażerów na wyjeździe z Turku i Poznania i szacunkowych kosztów inwestycji. Moje pytania brzmią:

1) Dlaczego nie dokonano pomiaru średniodobowej liczby pasażerów wyjeżdżających z Konina w kierunku Turku i z Turku w kierunku Konina zarówno na drodze przez Tuliszków i Władysławów? Jak wiadomo z nowej linii kolejowej korzystać będą nie tylko osoby dojeżdżające do i z Poznania, w związku z tym nasuwa się kolejne pytanie;

2) Dlaczego nie wzięto pod uwagę wzrostu kosztów inwestycji z powodu wzrostu ogólnego poziomu cen a także miejscowych warunków terenowych?

W przypadku wariantu W1 istnieje możliwość wykorzystania istniejącej infrastruktury po kolejach górniczych KWB Konin, istnieją bowiem dalej mosty i przekopy oraz teren pod odbudowę mijanki Russocice, co znacząco obniży koszty inwestycji. Do tego przebieg linii w wariantcie W1 jest korzystniejszy dla Władysławowa, Chrząblic czy Galewa, generatorów ruchu na linii a także Turku (bliskość Osiedla Wyzwolenia i Tureckiej Strefy Inwestycyjnej – potencjalnego odbiorcę przesyłek nadawanych koleją) niż w przypadku wariantu W9, który będzie przebiegał z dala od większych generatorów ruchu – Żychlin (stacja będzie znajdować się na wschód od miejscowości, w lesie), Grzymiszew (stacja na obrzeżach miejscowości), Tuliszków (stacja w miejscowości Zadworna), a także odległość przystanków i stacji od samego Turku. Jak Pan Marszałek wspomniał wariant W9 przewiduje „umożliwienie perspektywicznej rozbudowę linii w kierunku Łodzi bądź Kalisza”. Problem w tym, że stacja kolejowa w wariantcie W1, położona nieco bliżej Osiedla Wyzwolenia i Tureckiej Strefy Inwestycyjnej również taką możliwość przewiduje. W związku z tym nasuwają się kolejne pytania:

- 1) Dlaczego forsuje się wariant W9, skoro oddalenie miejscowości od stacji może nie gwarantować prognozowanych przychodów ze sprzedaży biletów ?
- 2) Dlaczego nie przeprowadzono analiz kosztów budowy i utrzymania linii, biegnącej częściowo po terenie zabagnionym i zalewowym (Morzysław, Osada) oraz mocno pofałdowanym (Brzeźno – konieczne prace ziemne), które wymagają budowy estakad i przekopów oraz dlaczego wnioskodawca ich nie wymagał?
- 3) Dlaczego wnioskodawca nie przewidział budowy linii (w obu wariantach) materiałem staroużytecznym – pozyskane szyny UIC60, podkłady PS83/INBK7M z modernizacji linii kolejowej nr 3 czy linii kolejowej nr 351, co istotnie wpłynęłoby na obniżenie kosztów budowy, a co za tym idzie zmniejszenie obciążenia kosztami budowy lokalnych samorządów?
- 4) Dlaczego wnioskodawca założył budowę stacji końcowej w wariantcie W1 w miejscowości Szadów Pański, choć wolne tereny istnieją pomiędzy ulica Korytkowską i Eugeniusza Kwiatkowskiego w Turku, gdzie mogłaby powstać stacja w bezpośrednim sąsiedztwie Tureckiej Strefy Ekonomicznej i Osiedla Wyzwolenia?

- 5) Czy przewidywane jest prowadzenie robót budowlanych w trybie „na zgłoszenie”?
- 6) Jaki jest szacunkowy koszt budowy wariantów W1 i W9?
- 7) Ile par pociągów przewidywane jest do uruchomienia przez UMWW z Poznania do Turku i czy przewiduje się w wariantach W1 i W9 budowę torów przegładowo-odstawczych dla EZT?