



RADNA  
WOJEWÓDZTWA WIELKOPOLSKIEGO

**ZOFIA ITMAN**

Poznań, 28 marca 2022 r.

**Szanowny Pan  
Marek Woźniak  
Marszałek  
Województwa Wielkopolskiego**

### **INTERPELACJA i ZAPYTANIE**

*Szanowny Panie Marszałku,*

na podstawie art. 23 ustawy o samorządzie województwa z dnia 5 czerwca 1998r. (t.j. Dz. U. z 2022 r., poz.547) składam interpelację i zapytanie dotyczące budowy nowej linii kolejowej Konin – Turek.

Jak Pan wspomniał w odpowiedzi na moją poprzednią interpelację, przy wyborze wariantu W9 zdecydowały „Wyniki prognoz przedstawione we Wstępnym Studium Planistyczno – Progностycznym (WSPP) zostały wykonane zgodnie z przyjętą metodyką dla wszystkich tego typu opracowań, zgodnie z ramowym opisem przedmiotu zamówienia obowiązującym wszystkich zamawiających Studia Planistyczno-Prognostyczne na potrzeby programu KOLEJ+”. Zgodnie z tą wykładnią wyniki progностyczne powinny zostać szczegółowo przedstawione na korzyść lub niekorzyść danego wariantu, a tego nie było.

Moje pytanie zatem brzmi: Czy wyniki prognoz przedstawione w WSPP zostaną przedstawione opinii publicznej ze szczegółowym uwzględnieniem obu wariantów?

Pan Marszałek raczył wspomnieć, że „nie ma zatem możliwości, aby w opracowaniu zostało przewidziane wykorzystanie materiałów staroużytecznych z innych linii kolejowych, których Województwo Wielkopolskie nie jest dysponentem. Wykorzystanie materiałów staroużytecznych w WSPP w innych projektach programu Kolej+ było możliwe wyłącznie dla realizacji rewitalizacji linii kolejowych.”

Moje pytania zatem brzmią: Dlaczego nie przewidziano formatu budowy linii jako częściowej rewitalizacji linii kolejowej w wariantcie W1 na odcinku Turek – Władysławów i budowy odcinka Władysławów-Kramsk, skoro praktycznie cała infrastruktura (poza torami kolejowymi i jednym mostem) istnieje?

Dlaczego nie przewidziano wykorzystania rusztów torowych z linii kolejowych nr 3 i 351 oraz konstrukcji starożytecznych mostowych zdemontowanych z Krakowa do odbudowy wiaduktu kolejowego w Szadowie Pańskim oraz budowy wiaduktów nad A2 i DK92?

Dlaczego wybrano wariant, w którym istnieje konieczność stabilizacji gruntów w terenach podmokłych i polderach i budowa długiej estakady, która przedroży koszty inwestycji w wariantcie W9 w stosunku do W1?

Jak Pan marszałek wspominał w odpowiedzi na moją poprzednią interpelację „Ostateczny tryb prowadzenia robót budowlanych zostanie określony przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A jako zamawiającego dokumentację projektową oraz realizację budowy nowej linii kolejowej. Po uwzględnieniu rezerwy i współczynnika wzrostu wartość nakładów jest następująca: W1 – 486 405 tys. PLN, W9 – 660 982 tys. PLN”

Zasadne jest zatem pytanie: Dlaczego wybrano droższy wariant w sytuacji, gdy zarówno w wariantcie W9, jak i W1 występuje zabudowa rozproszona, dodatkowo w wariantcie W9 występuje znaczne oddalenie stacji od największych potoków pasażerskich (Turek, Tuliszków, Żychlin) w przeciwieństwie do wariantu W1 (Turek, Władysławów, Kuny), a w przypadku wariantu W1 mamy do czynienia z istniejącą infrastrukturą torową kolei górniczych?

Z wyrazami szacunku

/-/ Zofia Itman