 Poznań, dnia 14 kwietnia 2022 roku

MARSZAŁEK

WOJEWÓDZTWA WIELKOPOLSKIEGO

KS-I.O.0003.5.2022

DT-V.ZD-00017/22

**Sz. P.**

**Zofia Itman**

**Radna Województwa Wielkopolskiego**

 Poniżej udzielam odpowiedzi na pytania postawione w interpelacji w sprawie budowy linii kolejowej Konin – Turek, złożonej na XL sesji Sejmiku Województwa Wielkopolskiego,
która odbyła się w dniu 28 marca 2022 r., tj.:

1. Czy wyniki prognoz przedstawione w WSPP zostaną przedstawione opinii publicznej
ze szczegółowym uwzględnieniem obu wariantów?

Nie planuje się przedstawienia do publicznej wiadomości treści Wstępnych Studiów Planistyczno – Prognostycznych (WSPP), w tym również wyników prognoz. Stanowisko
w tej sprawie zostało wypracowane między innymi w oparciu o opinię Organizatora naboru tj.: Spółki PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (PKP PLK) wyrażoną w sprawie udostępniania WSPP, zgodnie z którą przedmiotowe opracowania nie posiadają cech dokumentu urzędowego, który miałby walor oficjalności. Stanowią jedynie opinię i ekspertyzę mającą tylko charakter poznawczy, nie odnoszący się wprost do przyszłych działań i zamierzeń PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., nie są dla niej wiążące i mają jedynie poszerzyć zakres wiedzy i informacji posiadanych przez ten podmiot.

Za nieudostępnianiem WSPP przemawiają również następujące okoliczności:

- przedmiotowa dokumentacja opracowana została na podstawie danych udostępnionych
na podstawie umowy o poufności zawartej pomiędzy Wykonawcą WSPP a PKP PLK S.A,

- W przypadku zakwalifikowania danego Projektu do dofinansowania w ramach Programu Kolej+ WSPP stanowić będzie podstawę do dalszej realizacji Projektu, w tym ma być wykorzystane do przygotowania dokumentów niezbędnych do wszczęcia postępowania
o udzielenie zamówienia publicznego na opracowanie dokumentacji projektowej dla danego projektu, dla którego Zamawiającym będzie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

1. Dlaczego nie przewidziano budowy linii jako częściowej rewitalizacji linii kolejowej
w wariancie W1 na odcinku Turek – Władysławów i budowy odcinka Władysławów – Kramsk, skoro praktycznie cała infrastruktura (poza torami kolejowymi i jednym mostem) istnieje?

W oparciu o stanowisko Wykonawcy przedmiotowej dokumentacji informuję,
że infrastruktura kolei zakładowej nie nadaje się wprost do adaptacji dla kolei normalnotorowej, zarządzanej przez PKP PLK S.A. Szerokości pasa gruntów kolejowych, obiekty inżynierskie, szerokość i stabilność nasypów, odległości od infrastruktury obcej
są nienormatywne i nie nadają się do wykorzystania. Tam gdzie było to możliwe wariant W1 wykorzystywał ślad istniejącej linii z uwagi na mniejszy stopień komplikacji procesu wyznaczenia nowego pasa gruntów pod linię kolejową. Należy jednak zastrzec, iż:

* pas kolejowy wymaga poszerzenia i dostosowania do planowanej budowy infrastruktury okołotorowej niezbędnej do prowadzenia ruchu kolejowego (odwodnienie, sieć trakcyjna, zasilanie, urządzenia sterowania ruchem, telekomunikacja)
* geometria linii kolejowej była z założenia dostosowana do zakładowego transportu towarowego o niskich prędkościach, nie przystających do perspektywy wprowadzenia ruchu pasażerskiego regionalnego a docelowo nawet dalekobieżnego, stąd założono miejscowe korekty łuków
* założono częściowe wykorzystanie nasypu z jego poszerzeniem oraz budową nowej korony
* infrastruktura obiektów inżynieryjnych z uwagi na jej nienormatywność i niezgodność ze standardami PKP PLK S.A. wymaga ponownej budowy.
1. Dlaczego nie przewidziano wykorzystania rusztów torowych z linii kolejowych nr 3 i 351 oraz konstrukcji staroużytecznych mostowych zdementowanych z Krakowa do odbudowy wiaduktu kolejowego w Szadowie Pańskim oraz budowy wiaduktów nad A2 i DK 92?

Zgodnie z Opisem Przedmiotu Zamówienia przygotowanym w oparciu o wytyczne
PKP PLK S.A. Wykonawca WSPP zobowiązany był do wykonania opracowania o treści zgodnej między innymi z instrukcjami i wytycznymi wewnętrznymi spółek Grupy PKP.

*Standardy Techniczne – Szczegółowe warunki techniczne dla modernizacji lub budowy linii kolejowych do prędkości Vmax ≤ 250 km/h – TOM I – załącznik ST-T1-A8* zatwierdzone uchwałą Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. dopuszczają warunkowo stosowanie materiałów staroużytecznych do budowy nawierzchni torowej jednak w przypadku modernizacji (przebudowy) linii kolejowych (kilka wymagań spełnionych łącznie).
W zakresie wykorzystania materiałów staroużytecznych należy podkreślić, iż w ramach przedmiotowego Projektu planuje się budowę nowej linii kolejowej o określonej klasie
i parametrach, a nie odtworzenie stanu pierwotnego. W związku z tym, aby wybudowana linia kolejowa była zgodna ze standardami, nie ma możliwości wykorzystania materiałów staroużytecznych.

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

Koszty ewentualnych wzmocnień zostały ujęte w wycenie wariantu. W opracowaniu wskazano, iż wariant W9 jest wariantem droższym niż W1, jednak niesie za sobą dużo większy efekt przewozowy, co ma bezpośrednie przełożenie na korzystniejsze wyniki ekonomiczne projektu.

1. Dlaczego wybrano droższy wariant w sytuacji, gdy zarówno w wariancie W9 jak i W1 występuje zabudowa rozproszona, dodatkowo w wariancie 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?

W wariancie W9 przewidziano budowę 7 punktów obsługi podróżnych, których lokalizacja znajduje się w pobliżu terenów bardziej zurbanizowanych (Gmina Stare Miasto,
Gmina Tuliszków oraz zachodnia część Gminy Turek), przez co prognozowane przewozy
w tym wariancie będą bardziej efektywne.

Średniodobowy przepływ pasażerów na odcinku Kramsk – Turek w Wariancie W1 kształtuje się w przedziale 900-975 pasażerów, przy czym wahania tej wartości na odcinkach pomiędzy poszczególnymi punktami obsługi są marginalne. W przypadku wariantu W9 pomiędzy Koninem a Turkiem średniodobowy przepływ kształtuje się w przedziale od 1300 do ponad 1800 pasażerów w dobie. W wariancie tym da się zauważyć duże znaczenie pośrednich punktów obsługi podróżnych takich jak Brzeźno, Żdżary czy Tuliszków.

Tym samym pomimo wyższych nakładów inwestycyjnych przewozy realizowane
w trasowaniu W9 będą bardziej efektywne ekonomicznie.

 Z poważaniem

Z up. Marszałka Województwa

 Wojciech Jankowiak

 Wicemarszałek