



Ministerstwo Infrastruktury

Pełnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Piotr Malepszak

Znak pisma: BPCPK-2.054.36.2026
Warszawa, 04 września 2026

Pan
Włodzimierz Czarzasty
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację nr 18825 Poseł na Sejm RP Pani Karoliny Pawliczak przekazuję poniższe informacje.

Uprzejmie informuję, że Kalisz będzie jednym z największych beneficjentów budowy linii kolejowej „Y”, stanowiącej pierwszy etap rozwoju sieci Kolei Dużych Prędkości w Polsce. Mieszkańcy miasta zyskają krótszy czas podróży, większą liczbę połączeń oraz dogodny dostęp do nowoczesnej kolei bez konieczności dojazdu do odległych stacji. Po uruchomieniu docelowego układu liczba pociągów dalekobieżnych zatrzymujących się w Kaliszu ma wzrosnąć niemal trzykrotnie.

Obecnie Kalisz korzysta przede wszystkim z istniejącej infrastruktury kolejowej, której parametry ograniczają możliwości dalszego zwiększania prędkości i częstotliwości połączeń. Nowa linia kolejowa nr 85 stworzy możliwość prowadzenia szybkich pociągów na nowym ciągu Sieradz–Kalisz–Pleszew–Poznań. Projektowane rozwiązanie ma umożliwić włączenie nowej linii do istniejącej infrastruktury kolejowej i zapewnić dostęp Kalisza do systemu Kolei Dużych Prędkości.

Warto podkreślić, że w trakcie przeprowadzonych szczegółowych prac analitycznych w ramach Studium Techniczno-Ekologiczno-Środowiskowego (STES) wykazano potrzebę skrócenia czasu przejazdu na całej projektowanej trasie. Z tego względu do analiz włączono odcinek kolejowej obwodnicy Kalisza, określany jako tzw. bypass Kalisza, a także przyjęto założenie podniesienia prędkości do 350 km/h.

Rozwiązanie polegające na rozdzieleniu przebiegu linii w rejonie Kalisza ma na celu pogodzenie kilku potrzeb mieszkańców: zapewnienie obsługi stacji Kalisz przez szybkie pociągi, skrócenie czasu przejazdu części pociągów kursujących pomiędzy Poznaniem a Warszawą, a także ograniczenie uciążliwości, które wiązałyby się z przejazdem tych pociągów przez centrum Kalisza. Dotyczy to w szczególności dodatkowego hałasu, wpływu na przepustowość stacji Kalisz oraz możliwych utrudnień w ruchu kolejowym i miejskim w sytuacjach awaryjnych.

Jednocześnie należy wskazać, że przyjęte rozwiązanie obejmuje nie tylko budowę kolejowej obwodnicy Kalisza, lecz także modernizację istniejącej linii kolejowej przebiegającej przez miasto. W ramach inwestycji przewidziano modernizację tzw. serpentyny, tj. obecnego przebiegu linii kolejowej nr 14 położonego pomiędzy Piwonicami, Rypinkiem i Zagorzyńkiem, wraz z podwyższeniem dopuszczalnej prędkości z 80 i 90 km/h do 110 km/h. Istotnym elementem planowanych prac będzie także zastąpienie wszystkich obecnych kolizyjnych skrzyżowań z linią kolejową rozwiązaniami bezkolizyjnymi, dwupoziomowymi. Z perspektywy mieszkańców ma to szczególne znaczenie, ponieważ zlikwiduje ograniczenia w ruchu drogowym wynikające z konieczności korzystania z przejazdów kolejowych.

Jednocześnie należy podkreślić, że spółka Centralny Port Komunikacyjny Sp. z o.o. prowadzi obecnie zaawansowane prace projektowe. Obejmują one opracowanie projektu budowlanego dla zatwierdzonego przebiegu (wariantu inwestorskiego) linii kolejowej nr 85 na odcinku Sieradz – Kalisz – Pleszew – Poznań. Dla przedsięwzięcia pn. „Budowa linii kolejowej nr 85 na odcinku Sieradz – Kalisz – Pleszew” w dniu 7 lutego 2025 r. złożono do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu wnioski o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (DŚU).

Po zakończeniu prac nad projektem budowlanym dla całej linii oraz uzyskaniu wymaganych decyzji i zgód, Spółka będzie mogła uzyskać pozwolenia na budowę dla poszczególnych odcinków. Obejmują one decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach, decyzję lokalizacyjną oraz wymagane zgody wodnoprawne. Rozpoczęcie prac budowlanych planowane jest w 2028 r.

Dla pasażerów najważniejszy będzie krótszy czas podróży i częstsze połączenia. Pociągi zatrzymujące się w Kaliszu będą korzystać z nowej infrastruktury Kolei Dużych Prędkości, dzięki czemu podróż do Poznania lub Łodzi wyniesie mniej niż godzinę. Choć najszybsze składy kursujące między największymi miastami będą rozwijały prędkość nawet 320–350 km/h, różnica czasu przejazdu między nimi, a pociągami zatrzymującymi się w Kaliszu wyniesie zaledwie kilkanaście minut. Dla większości podróżnych znacznie ważniejsze jest to, że do pociągu będzie można wsiąść w centrum miasta.

Poniżej przedstawiam założenia Horyzontalnego Rozkładu Jazdy, zgodnie z którymi czas podróży z Kalisza do Poznania, Warszawy i Łodzi ulegnie znacznemu skróceniu:

- Kalisz – Poznań: obecny czas 1:27 h; czas docelowy 0:33 h
- Kalisz – Warszawa: obecny czas 2:43 h; czas docelowy 1:22 h
- Kalisz – Łódź: obecny czas 1:17 h; czas docelowy 0:33 h

Przykładowe połączenia z Kalisza po wybudowaniu magistrali w ramach Zintegrowanej Sieci Kolejowej (ZSK):

- Kalisz – Wrocław: obecny czas 1:49 h; czas docelowy po realizacji ZSK 1:15 h
- Kalisz – Kraków: obecny czas 5:15 h; czas docelowy po uruchomieniu ZSK 2:00 h (Regularna obsługa możliwa po realizacji KDP do Krakowa przez Kielce w ramach ZSK)
- Kalisz – Szczecin: obecny czas 3:38 h; czas docelowy po realizacji ZSK 1:45 h
- Kalisz – Świnoujście: obecny czas 4:52 h; czas docelowy po uruchomieniu ZSK 2:35 h

- Kalisz – Lublin: obecny czas 4:15 h; czas docelowy po uruchomieniu ZSK 2:55 h

Zgodnie z założeniami Horyzontalnego Rozkładu Jazdy z Kalisza każdego dnia odjeżdżać będą następujące pociągi Kolei Dużych Prędkości:

- do Warszawy – co godzinę (przez Łódź i nowe lotnisko krajowe),
- do Poznania – co godzinę,
- do Berlina – co 2 godziny,
- do Szczecina – co 2 godziny.

Pociągi dalekobieżne:

- do Warszawy – co 2 godziny (przez Sieradz, Zduńską Wolę, Łódź, Brzeziny i Skierniewice),
- do Lublina – co 2 godziny,
- do Wrocławia – co 2 godziny,
- do Szczecina – co 2 godziny,
- do Zielonej Góry – co 4 godziny.

Łącznie z Kalisza planowanych jest 76 odjazdów pociągów dalekobieżnych dziennie, w tym 32 pociągi KDP i 44 pociągi pospieszne. Dla porównania, obecnie z Kalisza odjeżdża 28 pociągów dalekobieżnych dziennie.

Z wyrazami szacunku

Dokument podpisany elektronicznie przez:

Piotr Malepszak

Pełnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego