



Minister Infrastruktury

Znak pisma: BPCPK-2.054.42.2024

Warszawa, 29 sierpnia 2024

Pan
Szymon Hołownia
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

odpowiadając na interpelację nr 4310 Posła na Sejm RP Pana Tadeusza Woźniaka w sprawie kolei dużych prędkości – węzeł multimodalny Sieradz, przedstawiam następujące informacje.

Ad. 1 Jaki jest obecny plan realizacji inwestycji dotyczącej budowy Kolei Dużych Prędkości z uwzględnieniem Węzła Multimodalnego w Sieradzu? Czy istniejąca dokumentacja projektowa uwzględnia przystanek KDP w Sieradzu?

oraz

Ad. 5 Jakie kroki podejmą Ministerstwo Infrastruktury oraz Ministerstwo Rozwoju i Technologii, aby wesprzeć Miasto Sieradz w uzyskaniu przystanku KDP? Czy istnieje możliwość renegotjacji umowy, aby zapewnić włączenie Sieradza do sieci KDP?

Zgodnie z aktualnymi założeniami, obsługę Sieradza liniami KDP powinny zapewniać pociągi poruszające się z prędkością 250 km/h, które zatrzymają się na stacji Sieradz. W horyzoncie 2040 roku, szczegółowa lista planowanych obecnie w Horyzontalnym Rozkładzie Jazdy (HRJ) i przedkładanych do konsultacji pociągów: Kolei Dużych Prędkości (KDP), dalekobieżnych konwencjonalnych (P), regionalnych ekspresów (RE), przedstawia się następująco:

1. KDP24 - w relacji Zielona Góra – Leszno – Kalisz – Sieradz – Łódź – CPK – Warszawa, o częstotliwości kursowania co 2 h,
2. P15 – w relacji Wrocław – Ostrów Wielkopolski – Kalisz – Sieradz – Łódź – Skierniewice – Warszawa – Siedlce – Terespol, o częstotliwości kursowania co 2 h,
3. RE14 – w relacji Kalisz – Sieradz – Łódź – Brzeziny – Skierniewice, o częstotliwości kursowania co 2 h (tworząc cykl co 1h razem z RE15),
4. RE15 – w relacji Kalisz – Sieradz – Łódź – Brzeziny – Łowicz, o częstotliwości kursowania co 2 h (tworząc cykl co 1 h razem z RE14),
5. RE17 – w relacji Sieradz – Wieruszów – Kępno – Syców – Oleśnica – Wrocław, o częstotliwości kursowania co 1 h,

przy czym uruchomienie pociągów RE w proponowanej relacji (lub zmodyfikowanej w wyniku konsultacji HRJ) zależne będzie od zapewnienia finansowania przez właściwe urzędy marszałkowskie.

Należy zaznaczyć, że ważnym czynnikiem wpływającym na ujętą w HRJ siatkę połączeń obsługujących Sieradz będzie rozwój infrastruktury istniejącej, w tym m.in. modernizacja linii kolejowej nr 14 na odc. Ostrów Wielkopolski – Leszno – Głogów (i dalej do Zielonej Góry), która po podniesieniu prędkości i elektryfikacji powinna stanowić znaczący ciąg komunikacyjny z Zielonej Góry przez Głogów, Leszno, Kalisz, Sieradz i Łódź w kierunku Warszawy i CPK po linii KDP. W sposób istotny wpłynie ona na możliwość uruchomienia połączenia oznaczonego KDP24. Obecnie zakłada się w HRJ zakończenie prac modernizacyjnych na tej linii do roku 2040. Ewentualne przyspieszenie tej inwestycji (z zakończeniem prac przed 2035 r.) pozwoliłoby na negocjacje z przewoźnikami w sprawie uruchomienia linii KDP24 wraz z pierwszym dniem funkcjonowania linii Y w pełnym jej zakresie tj. z odnogami w stronę Wrocławia i Poznania.

Oprócz wymienionych powyżej połączeń, planowane są również przejeżdżające po obwodnicy Sieradza pociągi poruszające się z prędkością 300-320 km/h, które zapewnią najszybsze połączenia między Warszawą a Poznaniem lub Wrocławiem. Aktualne wyniki prac analitycznych, a także charakter segmentu przewozów, nie wskazują potrzeby zatrzymywania się tych pociągów na stacji w Sieradzu, jednak należy pamiętać, że obecnie wypracowane założenia HRJ będą podlegać wielostronnemu procesowi konsultacyjnemu. Oznacza to, że planowany obecnie wzorzec postojów może ulec zmianie i niewykluczona jest obsługa Sieradza również którąś z poniższych linii komunikacyjnych:

1. KDP 01 (Warszawa – Łódź – Poznań – Berlin)
2. KDP 02 (Wrocław – Łódź – CPK – Warszawa – Białystok – Ryga)
3. KDP 10 (Kraków – Łódź – Kalisz – Poznań – Szczecin)
4. KDP 11 (Warszawa – CPK – Łódź – Poznań – Szczecin)
5. KDP 25 (Warszawa – Łódź – Wrocław)
6. KDP 26 (Jelenia Góra – Wałbrzych – Wrocław – Łódź – CPK – Warszawa – Lublin)
7. KDP 33 (Warszawa – Łódź – Poznań)

Chciałbym również dodać, że HRJ nie wyklucza możliwości uruchamiania przez przewoźników połączeń na zasadzie „otwartego dostępu”, tj. według istniejących praktyk przydzielania przepustowości na potrzeby połączeń komercyjnych. Oznacza to, że niezależnie od planów ujętych w HRJ, istnieje możliwość uruchomienia dowolnej trasy z obsługą stacji Sieradz, jeśli dany przewoźnik uzna to za stosowne.

Projekt HRJ ma na celu m.in. globalne zaplanowanie przepustowości, a co za tym idzie, dołożenie wszelkich starań, aby w przypadku gwałtownego wzrostu podaży, przewidziane w projekcie trasy były ze sobą wzajemnie skoordynowane i tworzyły jeden system, w którym obsługa połączenia o charakterze komercyjnym gwarantowałaby - przewoźnikowi wieloletnią możliwość jego wykonywania, a pasażerowi wygodne

przesiadki w określonych węzłach na pozostałe pociągi (dotowane dalekobieżne i dotowane regionalne). Zapewniłoby to funkcjonalność systemu na wszystkich poziomach, również w ramach tzw. pierwszej i ostatniej mili.

Należy również zaznaczyć, że na ostateczny kształt tras, dobową liczbę kursów, liczbę postojów i wykorzystany tabor decydujący głos będą mieli przewoźnicy. W ramach projektu HRJ będą oni jedną z grup uczestniczących w procesie konsultacji. Obok spotkań z branżą kolejową, organizowane będą konsultacje publiczne, a także konsultacje z urzędami marszałkowskimi i związkami metropolitalnymi. Wszystkie te spotkania będą miały na celu wypracowanie ostatecznego kształtu połączeń na lata 2031-2040, w tym potwierdzenie lub korektę opisanego wyżej sposobu obsługi Sieradza. Więcej o procesie konsultacyjnym można przeczytać na dedykowanej stronie internetowej <https://hrj.gov.pl/>.

Dopiero po przeprowadzeniu procesu konsultacji, przedstawione zostaną ostateczne schematy HRJ na horyzonty 2031, 2035 i 2040 roku. W konsultacjach będzie można złożyć dodatkowe uwagi dotyczące obsługi Sieradza, które następnie zostaną przeanalizowane pod kątem możliwego wdrożenia.

Projekt HRJ nie wpływa na założenia projektowe stacji kolejowej w Sieradzu. Niezależnie od ostatecznego układu linii po konsultacjach, kontynuowane są prace projektowe zgodnie z założeniami wypracowanymi na etapie STEŚ. Stacja Sieradz ma potencjał jako multimodalny węzeł przesiadkowy i realizowanie go w dotychczas uzgodnionym kształcie jest niezbędne do planowania atrakcyjnej oferty kolejowej w regionie i kraju. Wszystkie dotychczasowe uzgodnienia prowadzone przez zespół projektowy z przedstawicielami Miasta Sieradz, Gminy Sieradz oraz Starostwa Powiatu Sieradzkiego są ważne i stanowią podstawę do kształtowania rozwiązań projektowych dotyczących całego węzła multimodalnego.

Ad 2. Jak wygląda aktualny harmonogram prac związanych z realizacją tej inwestycji? Co zostało już zrealizowane, a jakie są dalsze etapy prac?

Uprzejmie informuję, że aktualny harmonogram projektu zakłada pracę nad dokumentacją projektową linii i stacji kolejowych oraz infrastruktury towarzyszącej, uzyskiwanie uzgodnień gestorów, zarządców dróg itp. oraz w konsekwencji występowanie o decyzje administracyjne.

W październiku 2023 r. został złożony wniosek o decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach, której uzyskanie planuje się na IV kw. bieżącego roku. W dalszej kolejności będą pozyskiwane decyzje o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej, pozwolenia wodnoprawne oraz decyzja o pozwoleniu na budowę. Rozpoczęcie robót budowlanych planuje się na rok 2027.

Ad 3. Które z działań i prac przygotowawczych zostały już zakończone? Jakie decyzje administracyjne zostały już podjęte w sprawie przebiegu linii KDP w regionie Sieradza?

Przebieg KDP w rejonie Sieradza został zatwierdzony przez Pełnomocnika Rządu ds. CPK w 2021 r., po zakończeniu Studium Techniczno-Ekologiczno-Środowiskowego i jest on aktualny, stanowiąc podstawę do opracowywania dokumentacji projektowej.

Ad 4. Jakie są dalsze plany Ministerstwa Infrastruktury oraz CPK odnośnie realizacji tego projektu? Czy planowane są kolejne konsultacje społeczne i branżowe z udziałem mieszkańców Sieradza i okolic?

Na etapie realizacji Studium Techniczno-Ekologiczno-Środowiskowego spółka CPK przeprowadziła konsultacje, które nie były wymagane prawem. Ich celem było upowszechnienie wiedzy o projekcie wśród mieszkańców gmin, przez które planowano warianty tras KDP, jak również poszerzenie wiedzy zespołu projektowego o potencjalne ryzyka projektowe związane z prowadzeniem tras w zaproponowany sposób.

Pierwsze przewidziane prawem konsultacje społeczne przeprowadzane są przez Regionalną Dyрекcyję Ochrony Środowiska w ramach procedury wydawania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Z poważaniem

z upoważnienia Ministra Infrastruktury
Maciej Lasek
Sekretarz Stanu
Dokument podpisany elektronicznie.