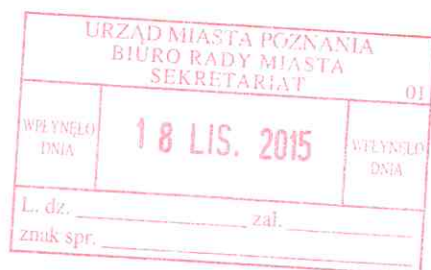


Zastępca Prezydenta
Miasta Poznania

Znak sprawy: Or-II.0003.2.237.2015
Lotus: 181115 - 578

Pan
Michał Boruczkowski
Radny Miasta Poznania



Poznań, 18 listopada 2015 r.

Szanowny Panie Radny,

odpowiadając na zapytanie Pana Radnego zgłoszone podczas XIX sesji Rady Miasta Poznania w dniu 3 listopada 2015 r. w sprawie kolei dużych prędkości, oraz nawiązując do udzielonej odpowiedzi w tej sprawie na złożoną przez Pana Radnego interpelację, uprzejmie informuję, co następuje:

Ad. 1) „Czy zespół ds. kolei dużych prędkości opracował raport, o którym mowa w par. 2 pkt 5) Zarządzenia Prezydenta Miasta Poznania nr 463/2010/P z dnia 05.08.2010 r. (...)”.

23 września 2014 r. Rada Miasta Poznania uchwaliła Studium uwzględniające, w części dotyczącej transportu kolejowego, wszystkie uwarunkowania przebiegu KDP na terenie Poznania (w tym stanowisko Rady Miasta Poznania przyjęte w lipcu 2013 r.) - tym samym cele powołania Zespołu zostały zrealizowane.

Biorąc pod uwagę wszystkie uwarunkowania (te wyszczególnione w udzielonej odpowiedzi na interpelację oraz w przedmiotowym piśmie), a w szczególności opracowanie i uchwalenie zmiany Studium, odstąpiono od opracowania raportu o którym mowa w § 2 pkt 5 zarządzenia, i uznano za celowe oraz uzasadnione uchylene Zarządzenia nr 463/2010/P Prezydenta Miasta Poznania w sprawie powołania Zespołu ds. oceny skutków urbanistycznych i analizy uwarunkowań realizacji projektu szybkiej kolei „Y” na terenie miasta Poznania.

Ad. 2) „Czy jest przewidywany jakiś koszt udziału Miasta Poznania w budowie na swoim terenie kolei dużych prędkości?”

W grudniu 2011 r. rząd zawiesił prace nad KDP do 2030 roku uzasadniając tę decyzję pilną koniecznością modernizacji - w pierwszej kolejności - istniejących linii kolejowych i brakiem środków finansowych na budowę nowych, kosztownych, przedsięwzięć.

Minister Transportu, na konferencji prasowej, powiedział, że linia KDP z Warszawy przez Łódź do Poznania i Wrocławia to „kosztowne marzenie”, które w obecnej sytuacji budżetu państwa nie ma szans na realizację przed 2030 rokiem. Poinformował o „zamrożeniu” wszystkich prac przy KDP - z wyjątkiem dokończenia „Studium wykonalności”. Stanowisko to, przychyłając się do rekomendacji Międzyresortowego Zespołu ds. Kolei Dużych Prędkości, Minister Transportu i Gospodarki Morskiej w lutym 2012 roku przekazał do akceptacji premiera. Prezes Rady Ministrów w kwietniu 2012 r. rozwiązał Międzyresortowy Zespół ds. Kolei Dużych Prędkości uznając, że zakładane cele powołania zespołu zostały zrealizowane.

W związku z powyższym, w budżecie Miasta Poznania nie przewiduje się w najbliższym czasie wydatkowania żadnych środków na realizację projektu KDP.

Ad. 3) „Czy podczas budowy nowego dworca Poznań Główny został zabezpieczony teren pod specjalny peron dla kolei dużych prędkości? W którym miejscu miałby on się znaleźć?”

W aspekcie realizacyjnym, w oddanym do użytku w październiku 2013 r. projekcie nowego dworca PKP Poznań- Główny zbudowanego w trakcie realizacji centrum handlowego „Poznań City Center” (zatwierdzonego przez Wojewodę Wielkopolskiego) przy współpracy z PKP, zapewniono uwzględnienie rezerwowej przestrzeni dla przebiegu dodatkowej pary torów i niezależnego peronu Kolei Dużych Prędkości.

Ad. 4) „Czy bardziej dla kolei dużych prędkości jest preferowany dworzec Poznań Główny czy inny dworzec (...)?”

Kwestia preferencji lokalizacji przystanków KDP na terenie Poznania i możliwej budowy nowego dworca dla tej kolei na Dębcu lub Górczynie, przy obecnych uwarunkowaniach realizacyjnych, są czysto teoretyczne. We wszystkich opracowanych w Studium wykonalności wariantach stacja Poznań Główny jest podstawową stacją KDP w regionie („Opcja 2” analizuje doprowadzenie KDP do stacji Poznań Główny odrębną parą torów).

Ad. 5) „Jakie istnieją rezerwy terenowe pod stworzenie w Poznaniu linii kolei dużych prędkości? Czy do tego celu miałyby zostać zmodernizowana jakaś istniejąca linia czy też miałyby zostać położona nowa linia?”

Na zlecenie Centrum Kolei Dużych Prędkości PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. wykonawcą „Studium wykonalności” dla budowy KDP na trasie „Warszawa - Łódź/Poznań - Wrocław” (Y) zostało Konsorcjum Ingerierie IDOM International S.A. We wrześniu 2011 roku została zawarta umowa z IDOM na sporządzenie studium wykonalności dla przystosowania węzłów kolejowych do obsługi KDP. Termin wykonania tego opracowania został określony na koniec 2014 r.

W ciągu 2011 roku trwały intensywne prace i liczne konsultacje dotyczące przebiegu korytarzy linii kolei dużych prędkości na terenie kraju - w tym na terenie województwa wielkopolskiego i miasta Poznania (w których członkowie zespołu brali udział). Informacje o stanie i przebiegu prac oraz konsultacji były przekazywane na bieżąco Prezydentowi Miasta. Sformułowane zostały uwagi do przygotowanych przez IDOM rozwiązań (zawierające między innymi stanowisko Rady Miasta Poznania w sprawie modernizacji poznańskiego węzła kolejowego), które przekazano autorom opracowania.

Przekazane uwagi zostały uwzględnione w „Studium Wykonalności”.

Od wykonawcy „Studium” uzyskano dane umożliwiające rezerwowanie terenów dla linii KDP w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego.

We wszystkich opracowanych w Studium wariantach stacja Poznań Główny jest podstawową stacją KDP w regionie („Opcja 2” analizuje doprowadzenie KDP do stacji Poznań Główny odrębną parą torów). Wszystkie opcje i warianty przewidują wyprowadzenie KDP z Poznania w kierunku Berlina, przeprojektowanie południowej głowicy stacji Poznań Główny w celu minimalizacji kolizji tras pociągów wjeżdżających i wyjeżdżających, dobudowę dodatkowego toru na liniach 351 i 3 oraz połączenie do portu Poznań-Ławica. Dodatkowo potwierdzone zostało, że w Studium analizowano wariant możliwości przeprowadzenia niektórych pociągów KDP w relacji Warszawa - Berlin z pominięciem stacji Poznań Główny i budową przystanku „Poznań Południowy”.

Ad. 6) „W którym miejscu kolej dużych prędkości miałyby wjeżdżać na teren miasta Poznania, a w którym miejscu miałyby obszar Poznania opuszczać?”

Jak mowa powyżej, wszystkie opcje i warianty przewidują wyprowadzenie KDP z Poznania w kierunku Berlina, przeprojektowanie południowej głowicy stacji Poznań Główny w celu

minimalizacji kolizji tras pociągów wjeżdżających i wyjeżdżających, dobudowę dodatkowego toru na liniach 351 i 3 oraz połączenie do portu Poznań-Ławica. Dodatkowo potwierdzone zostało, że w Studium analizowano wariant możliwości przeprowadzenia niektórych pociągów KDP w relacji Warszawa - Berlin z pominięciem stacji Poznań Główny i budową przystanku „Poznań Południowy”.

Ad. 7) „Czy przewiduje się podziemny przebieg trasy kolei dużych prędkości na terenie Poznania?”

Nie jest znany żaden konkretny projekt (nie pomysł), który zakładałby przebieg trasy KDP przez Poznań pod ziemią. Biorąc pod uwagę teoretyczną możliwość realizacji takiego zamierzenia, to z punktu widzenia uwarunkowań technicznych, nie jest ona wykluczona.

Z wyrazami szacunku

ZASTĘPCA PREZYDENTA
MIASTA POZNAŃ
Maciej Wudarski

Do wiadomości:
Przewodniczący Rady Miasta Poznania