

Kalisz, dn. r.

Dawid Borowiak
Miejsce zamieszkania: Kalisz
Korespondencja:
ul. Złota 5
62-800 Kalisz

w imieniu mieszkańców Kalisza i regionu
wskazanych wraz z podpisami
w listach poparcia załączonych
do niniejszej petycji

Sz. P. Dariusz Klimczak
Minister Infrastruktury
ul. Chałubińskiego 4/6
00-928 Warszawa

Sz. P. Piotr Malepszak
Podsekretarz stanu
Ministerstwo Infrastruktury
ul. Chałubińskiego 4/6
00-928 Warszawa

Sz. P. Filip Czernicki
Prezes Zarządu CPK
Aleje Jerozolimskie 142B
02-305 Warszawa

PETYCJA

w sprawie sprzeciwu względem budowy by-passa dla linii Kolei Dużych
Prędkości przebiegającej przez Kalisz oraz realizacji inwestycji zgodnie z wariantem
9 wraz z uwzględnieniem połączeń KDP Kalisz-Warszawa i Kalisz-CPK

Działając w interesie publicznym, na podstawie art. 63 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. (Dz. U. z 1997 r. Nr 78, poz. 483 z późn. zm.), w zw. z art. 2 ust. 1, art. 2 ust. 2 pkt 1 i art. 2 ust. 3 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach (Dz. U. z 2018 r. poz. 870), wnosimy petycję dotyczącą **sprzeciwu względem ogłaszanych publicznie planów budowy by-passa**, pozwalającego ominąć kaliski dworzec kolejowy przez pociągi Kolei Dużych Prędkości. Wnosimy o **realizację inwestycji zgodnie z wariantem 9**, ogłoszonym jako wariant inwestorski 11 maja 2023 roku przez spółkę Centralny Port Komunikacyjny. Apelujemy również o uwzględnienie w

Horizontalnym Rozkładzie Jazdy linii **KDP z Kalisza do Warszawy oraz z Kalisza na lotnisko CPK.**

UZASADNIENIE

Aglomeracja Kalisko-Ostrowska (dalej także jako AKO) liczy sobie ok. 400 000 mieszkańców. To pozycjonuje ją jako ważny punkt na mapie osadniczej Polski. Jest to największy ośrodek ciężenia społeczno-gospodarczego w obrębie ponad 100 km. Rozwój całej Aglomeracji tylko w ograniczonym stopniu zależy zatem od powodzenia dużych miast, lecz jest ściśle powiązany z wynikami gospodarczymi wewnętrznymi liderów wzrostu. Zapewnienie im możliwości rozwojowych, do których bez wątpienia należy dostęp do sieci transportowej kraju, pozwoli na ograniczanie dystansu społeczno-gospodarczego AKO względem metropolii.

Kalisz, jako największe miasto AKO, jest najważniejszym biegunem wzrostu dla całego regionu. Dostęp do sieci Kolei Dużych Prędkości pozwoli kaliszanom i mieszkańcom AKO na szybkie dotarcie do dużych miast Polski oraz na lotnisko CPK, otwierające na świat. Umożliwi intensywniejszy kontakt z dużymi miastami, wzmacniając efekt dyfuzji rozwoju. Będzie to możliwe dzięki zwiększeniu możliwości kontaktów biznesowych oraz pracy hybrydowej dla firm z największych miast. Przede wszystkim jednak, podłączenie do sieci Kolei Dużych Prędkości umożliwi mieszkańcom Aglomeracji Kalisko-Ostrowskiej życie jako „obywatele I kategorii”, którzy mają takie same możliwości, jak mieszkańcy metropolii.

Z perspektywy interesu Polski zrównoważony rozwój, oparty o wiele biegunów wzrostu na terenie całego kraju, jest gwarancją stabilności społeczno-ekonomicznej. To zapewnienie odporności na ewentualne zewnętrzne szoki gospodarcze, środowiskowe bądź polityczne. Umożliwienie szerokich możliwości rozwoju w regionach niemetalitalnych pozwoli na ograniczenie migracji z całej Polski do największych miast, której konsekwencją są wzrastające koszty życia w największych miastach. Są to przede wszystkim wysokie ceny nieruchomości, ale także długi czas transportu wewnątrz metropolii czy koszty dostępności do podstawowych usług, takich jak służba zdrowia bądź placówki opiekuńcze i edukacyjne. Miasta średnie i ich otoczenie, dzięki

rozwojowi technologii komunikacyjnych, mogą być funkcjonalnym substytutem dla największych aglomeracji. Warunkiem do tego jest jednak podłączenie ich do sieci transportowej.

Należy postawić na rozwój tych obszarów, które ze względu na swoją odległość od dużych miast, są ważnymi ośrodkami ciężenia w sieci osadniczej Polski. Szczególnie wymaga tego Aglomeracja Kalisko-Ostrowska, która przez wielu badaczy (jak np. prof. Przemysław Śleszyński czy dr Łukasz Zaborowski) jest wskazywana jako ważny regionalny biegun wzrostu. To Kalisz z Ostrowem są centrami życia dla obywateli mieszkających w obrębie najbliższych 50 kilometrów. Nieuwzględnienie AKO w polityce transportowej kraju zaburzy przestrzenny rozwój Polski, drenując zasoby AKO na rzecz największych metropolii i powodując problemy natury społeczno-gospodarczej, a w konsekwencji także i politycznej.

Wcześniejsze założenia budowy sieci Kolei Dużych Prędkości zakładały, że w Kaliszu zatrzymywać się będą pociągi jadące do Poznania, Łodzi, CPK i Warszawy. W toku konsultacji społecznych, kiedy to mieszkańcy i samorząd Kalisza wyrazili otwarty sprzeciw względem wariantów 1, 2, 3, 4, wypracowano wariant 9, zaakceptowany przez znaczną większość interesariuszy. Był to przebieg zaproponowany pierwotnie przez osoby zaangażowane w życie społeczności lokalnej, który uległ lekkim modyfikacjom dokonanych przez spółkę CPK. Stworzenie i przeforsowanie wariantu 9 było dowodem na oddolną siłę lokalnej społeczności, która nie tylko chce dbać o własny interes, ale także o interes całego regionu.

Jesteśmy przekonani, że pojawiające się w dyskursie publicznym pomysły, aby przebieg Kolei Dużych Prędkości przez Kalisz uległ modyfikacji poprzez dodanie kolejowego by-passa, umożliwiającego omijanie przystanku w Kaliszu, to wielkie zagrożenie dla rozwoju całej Aglomeracji Kalisko-Ostrowskiej. Podjęcie takiej decyzji, wbrew dotychczasowej woli mieszkańców wyrażonej w aprobacie dla wariantu 9, byłoby zignorowaniem społeczności lokalnej, pragnącej możliwości rozwoju regionu. Oznaczałoby koszty po stronie Miasta i mieszkańców (linie kolejowe zaburzą układ przestrzenny Kalisza; będą się wiązać zapewne także z wyburzeniami), przy jednoczesnym braku jakichkolwiek profitów.

Budowa linii KDP zgodnie z wariantem inwestorskim (nr 9), ogłoszonym 11 maja 2023 roku, oznaczałaby, że wszystkie pociągi przejadą przez kaliską stację. Zdajemy sobie sprawę, że pojedyncze z nich mogłyby się na niej nie zatrzymywać, jednak dla większości z nich zatrzymanie na stacji byłoby zwyczajnie opłacalne (ze względu na to, że przejeżdżałyby przez stację). Alternatywą jest budowa by-passa, w wyniku czego wszystkie najszybsze pociągi ominą Kalisz. Horyzontalny Rozkład Jazdy zaprezentowany w lipcu 2024 roku zakłada, że Kalisz nie będzie połączony Koleją Dużych Prędkości z Warszawą oraz lotniskiem CPK, a linie KDP nie zatrzymają się w mieście. Nie ma na to naszej zgody.

Budowa by-passa to także dodatkowy koszt, znacznie zwiększający środki przeznaczane na całą inwestycję. Mowa o dodatkowych miliardach złotych, których efektem będzie zysk na poziomie 5 minut na trasie Poznań-Warszawa. Brak zatrzymywania się w Kaliszu to utracone korzyści w postaci kupowanych przez pasażerów biletów. Brak połączenia z Kaliszem będzie oznaczać utratę tych pasażerów na rzecz transportu samochodowego. Zwiększa to koszty środowiskowe, które są większe w przypadku transportu kołowego.

Biorąc pod uwagę wszystkie powyższe argumenty, chcemy zaapelować o to, aby porzucić bezsensowny pomysł budowy by-passa, umożliwiającego omijanie Kalisza przez pociągi KDP, na rzecz realizacji wybranego w wyniku konsultacji społecznych wariantu 9, czyli ogłoszonego 11 maja 2023 roku wariantu inwestorskiego. Chcemy także, aby Kalisz był połączony linią KDP z Warszawą oraz Centralnym Portem Komunikacyjnym, czego nie uwzględniono w lipcowym Horyzontalnym Rozkładzie Jazdy.

Z poważaniem

Dawid Borowiak

Reprezentujący mieszkańców podpisanych pod listami poparcia

Załączniki:

1. Listy poparcia dla powyższej petycji podpisane przez mieszkańców.