

WSR.061.12.2022

Kalisz, 10 marca 2023 r.

Centralny Port Komunikacyjny sp. z o.o.
Al. Jerozolimskie 142B
02-305 Warszawa

BBF Sp. z o.o.
ul. Dąbrowskiego 461
60-451 Poznań

Dotyczy: Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowego (STeŚ) dla projektu nr 00100053 „Budowa linii kolejowej nr 85 na odc. Sieradz - Kalisz – Pleszew”.

Szanowni Państwo,

w związku z trwającymi pracami w ramach analizy Etapu II *Studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowego dla budowy linii kolejowej nr 85 Sieradz – Kalisz – Pleszew – Poznań* ponownie przedstawiam uwagi Miasta Kalisza do zaproponowanych obecnie przez Państwa wariantów przebiegu linii kolei dużych prędkości na obszarze Kalisza na stronie www.cpk.pl.

Zgodnie z informacjami przekazywanymi we wcześniejszej korespondencji, Miasto Kalisz preferuje rozwiązanie które będzie najkorzystniejsze dla rozwoju miasta, pozwalające zachować spójność urbanistyczną miasta oraz jednocześnie najmniej ingerujące w zabudowę mieszkaniową i przemysłowo - usługową oraz układ komunikacyjny Kalisza. Priorytetem jest minimalizacja wszelkich niedogodności, które będą występować przy realizacji inwestycji a także po jej zrealizowaniu.

Z analizy zaproponowanych wariantów wynika, że jedynym wariantem, który można brać pod uwagę w dalszych pracach II Etapu STeŚ jest wariant W9, ale dopiero po wprowadzeniu odpowiednich korekt. W szczególności korekty te dotyczą odsunięcia się od zabudowy mieszkaniowej, przemysłowo - usługowej oraz wprowadzenia rozwiązań technicznych zapewniających właściwe skomunikowanie obszarów miasta przeciętych przebiegiem kolei dużych prędkości (szczegółowo wskazane w załączniku).

Warianty W2, W3 i W4 przebiegu kolei dużych prędkości przez Kalisz nie są możliwe do zaakceptowania z uwagi na ich sprzeczność z kierunkami rozwoju miasta wskazanymi w Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Kalisza (Uchwała Nr XIV/215/2019 Rady Miasta Kalisza z dnia 26 września 2019 r.), Strategii Rozwoju Kalisza do 2030 roku z perspektywą do 2035 roku (Uchwała Nr LVII/799/2022 Rady Miasta Kalisza z dnia 27 października 2022 roku) oraz miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego, przez które przebiega kolej dużych prędkości. Wariant W2 przechodzi przez tereny inwestycyjne objęte dwoma planami zagospodarowania przestrzennego tj. MPZP dla *Strefy Gospodarczej Dobrzec - Zachód* oraz uchwalonego w 2022 r. MPZP Kaliska Strefa Inwestycyjna. Blokują to rozwój największej strefy inwestycyjnej w mieście, a tym samym zablokuje rozwój gospodarczy Kalisza.

W wariantach W3 i W4 inwestycja kolei dużych prędkości w dużym stopniu ingeruje w tereny osiedli Zagorzynek, Piwonice, Sulisławice, które stanowią największe rezerwy terenów pod zabudowę mieszkaniową, objętych miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego. Przyjęte w dokumentach strategicznych miasta ustalenia w zakresie kształtowania południowych obszarów rozwojowych miasta wskazują szereg inwestycji o charakterze kluczowym (m.in. drogowych), których realizacja będzie niemożliwa przy wdrożeniu wariantu W3 i W4.

Ponadto, proponowane trasy linii kolei dużych prędkości w wariantach W3 i W4 są sprzeczne z założeniami organizacji przewozów kolei dużych prędkości. W tych wariantach przewidziano, że na dworcu kolejowym w Kaliszu nie będą zatrzymywać się pociągi dalekobieżne relacji Warszawa - Poznań, a jedynie będzie to stacja dla pociągów o charakterze regionalnym. Wobec czego, brak jednego punktu integrującego wszystkie rodzaje pociągów obsługujących mieszkańców miasta Kalisza i okolic nie pozwoli pasażerom w pełni wykorzystywać potencjału kolei dużych prędkości.

Wobec powyższego, proszę o pozytywne odniesienie się do przedłożonych uwag i propozycji oraz ponowną analizę przebiegu kolei dużych prędkości na obszarze miasta Kalisza przed wskazaniem wariantu inwestorskiego (preferowanego) przebiegu linii kolejowej nr 85 na odcinku Sieradz – Kalisz – Pleszew – Poznań.

Z wyrazami szacunku

PREZYDENT MIASTA KALISZA

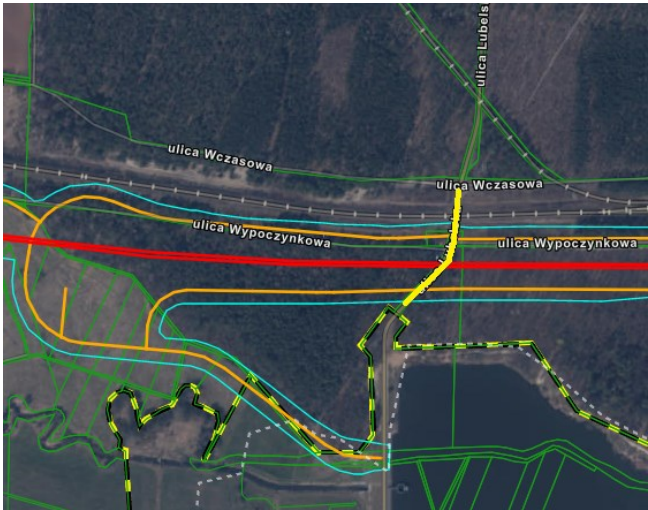
/-/

Krystian Kinastowski

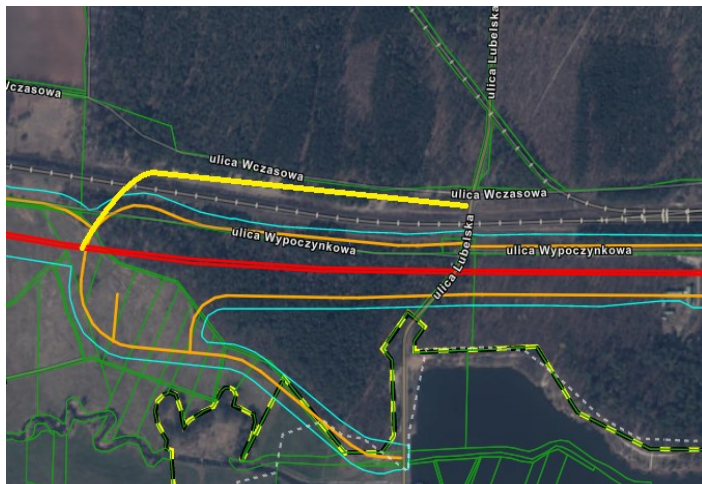
Załącznik:

Uwagi do 4 wariantów przebiegu kolei dużych prędkości przez Miasto Kalisz.

Uwagi szczegółowe do 4 wariantów proponowanych przebiegów kolei dużych prędkości przez miasto Kalisz w ramach STUDYUM TECHNICZNO-EKONOMICZNO-ŚRODOWISKOWEGO DLA BUDOWY LINII KOLEJOWEJ NR 85 SIERADZ – KALISZ – PLESZEW – POZNAŃ opublikowanych na stronie www.cpk.pl.

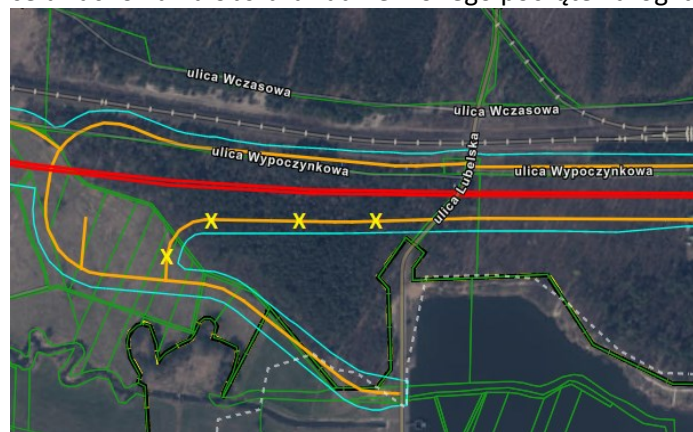
Lp.	Treść uwagi	Wariant 2	Wariant 3	Wariant 4	Wariant 9
1	Przejazd kolejowy ul. Lubelska od ul. Wczasowej do ul. Wypoczynkowej - konieczność utrzymania połączenia drogowego Kalisza z miejscowością Szale. Konieczna ponowna szczegółowa analiza co do możliwości utrzymania ciągłości ul. Lubelskiej przez obecnie istniejący przejazd kolejowy (w poziomie szyn) i bezkolizyjny przejazd pod projektowaną linią KDP. Wziąć pod uwagę utrzymanie istniejącego przejazdu drogowego w ciągu ul. Lubelskiej (obecny przebieg) z bezkolizyjnym przejazdem pod linią KDP dla samochodów, pieszych i rowerzystów. Z pewnością byłoby to optymalne rozwiązanie zarówno pod względem komunikacyjnym jak i kosztowym. Jeżeli nie będzie takich możliwości wnosimy o:  - Na przecięciu KDP z ul. Lubelską uwzględnić bezkolizyjne przejście dla pieszych i przejazd dla rowerzystów (m.in. dla pieszych i rowerzystów oraz mieszkańców korzystających z przystanku kolejowego Kalisz – Winiary). - W proponowanym nowym przebiegu ulicy zapewniającej ciągłość ul. Lubelskiej (zaznaczonym na rys. kolorem żółtym) wziąć pod uwagę połączenie ul. Wczasowej i ul. Wypoczynkowej poprzez	X			X

bezkolizyjny przejazd pod istniejącą linią kolejową i planowanym przebiegiem KDP.



3. We wszystkich projektowanych drogach na tym terenie uwzględnić infrastrukturę dla pieszych i rowerzystów.

4. Droga dojazdowa do zbiornika retencyjnego – wziąć pod uwagę korektę przebiegu drogi tj. w celu zachowania obszaru zadrzewionego początek drogi dojazdowej rozpocząć od ul. Lubelskiej.

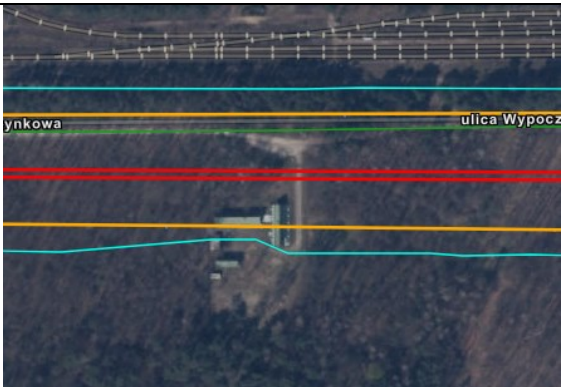


2

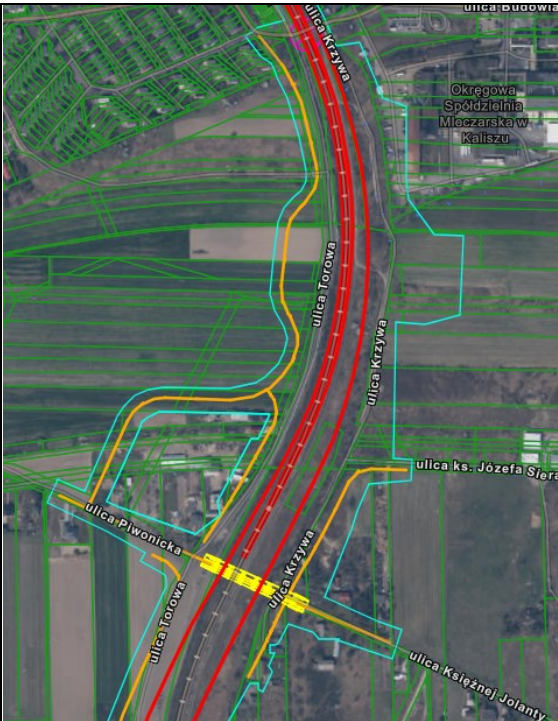
Kolizja projektowanej linii kolei z budynkiem Stanicy Harcerskiej "Grodzisko" Hufca ZHP Kalisz przy ul. Wypoczynkowej 3 – wziąć pod uwagę zmianę przebiegu drogi dojazdowej do zbiornika retencyjnego.

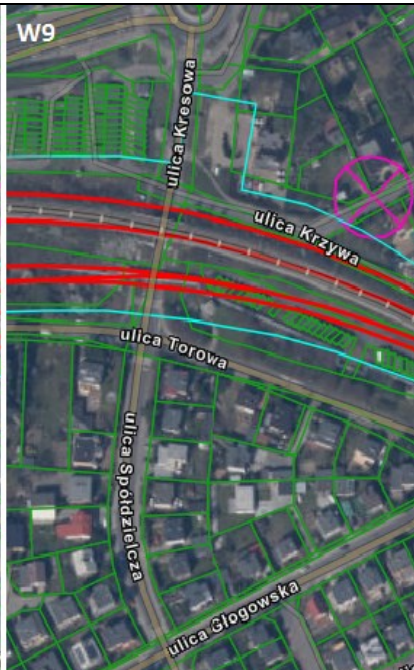
X

X

					
3	Konieczność utrzymania ciągłości ul. Wiankowej, która stanowi ciąg pieszo - rowerowy dla mieszkańców.	X			X
4	Konieczność utrzymania ciągłości oraz nawierzchni bitumicznej ul. Wał Piastowski, która stanowi ciąg pieszo - rowerowy dla mieszkańców.	X			X
5	W przypadku estakady przez pola (dolina rzeki Prosny) wymagane jest zachowanie skrajni drogowej z uwagi na konieczność zapewnienia obsługi terenów rolnych.	X			X
6	Niedopuszczalne jest przejście kolei przez miasto od rzeki Prosny do dworca PKP po nasypie z uwagi na zaburzenie przestrzeni mocno zurbanizowanej, dużą skalę wyburzeń oraz utrudnienie przewietrzania miasta.	X			X
7	Na wysokości ul. Częstochowskiej (na odcinku od doliny rzeki Prosny do dworca PKP) przebieg KDP zaplanować z jak najmniejszą szkodą dla zabudowy przemysłowej, usługowej i mieszkaniowej. Uwzględnić korektę przebiegu trasy KDP – odsunąć maksymalnie od zabudowy mieszkaniowej przy ul. Krzywej i ul. Gwiazdистой oraz od zabudowy przemysłowo – usługowej przy ul. Częstochowskiej.	X			X
8	Przejście prze ul. Częstochowską – uwzględnić należy planowaną rozbudowę – szerokość drogi DW 450.	X			X
9	Brak akceptowalnych rozwiązań komunikacyjnych dla mieszkańców na skrzyżowaniu ulic: Polna, Spółdzielcza, Budowlanych, Torowa i obecnego przejazdu kolejowego oraz przejścia przez planowany przebieg KDP: 1. Przy projektowaniu rozwiązania komunikacyjnego uwzględnić założenia Miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego Huby, przyjętego Uchwałą Nr XXXVII/502/2013 z dnia 27 czerwca 2013 r. – ciągłość komunikacyjną zachować z wykorzystaniem ul. Metalowców (zaznaczonej na rys. kolorem żółtym) a nie ul. Tatrzańskiej czy ul. Grunwaldzkiej (drogi osiedlowe).	X	X	X	X

	 2. Konieczność zapewnienia przejścia dla pieszych i rowerzystów między ul. Torową a ul. Krzywą (na skrzyżowaniu z ul. Koralową) pod istniejącą linią kolejową i planowanym przebiegiem trasy KDP z ewentualnym wykorzystaniem istniejącego przepustu w tym miejscu. 				
10	Konieczność przebudowy ul. Torowej od ul. Świątokrzyskiej do ul. Piwoniczkiej wraz z włączeniem w ul. Piwoniczką i połączenie z ul. Księżej Jolanty wraz z budową wiaduktu drogowego.	X			X

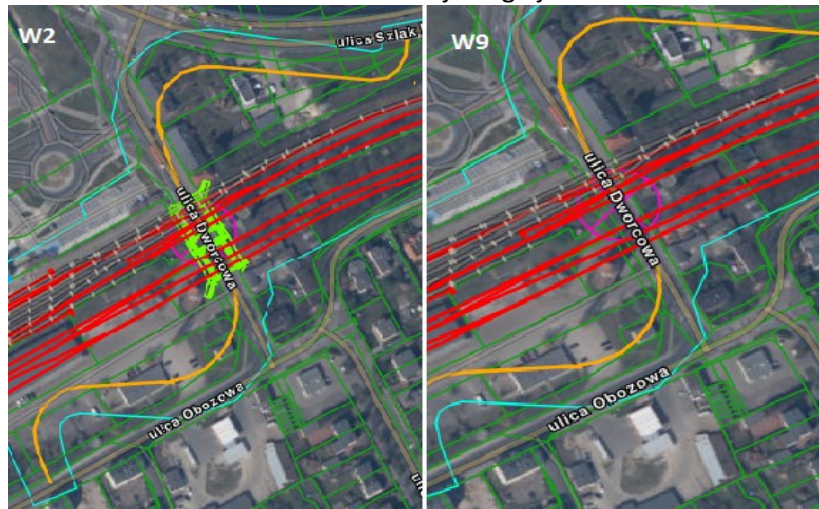
					
11	Konieczność uwzględnienia aktualnie realizowanej inwestycji (lata 2023- 2024) – przedłużenie ul. Księżnej Jolanty do ul. Budowlanych - realizowanej w ramach Programu Polski Ład. Konieczność zachowania trwałości ww. inwestycji drogowej.				
12	Istniejący wiadukt kolejowy ul. Kresowa i ul. Spółdzielcza należy dostosować do uzyskania wymaganej skrajni poziomej i pionowej dla ruchu dwukierunkowego z uwzględnieniem ruchu pieszego i rowerowego. Należy zachować ciągłość ulicy torowej oraz ulic Spółdzielcza – Kresowa - Torowa. Należy zachować dojazd do nieruchomości przy ul. Kresowej oraz ul. Południowej.	X	X	X	X
13	W wariantcie W9 brak wiaduktu jak jest to zaznaczone w wariantcie W2 (rysunek poniżej) - konieczne zachowanie ciągłości ul. Kresowej i ul. Spółdzielczej - przebudowa obecnego wiaduktu, który należy dostosować do uzyskania wymaganej skrajni poziomej i pionowej dla ruchu dwukierunkowego z uwzględnieniem ruchu pieszego i rowerowego. Konieczność zachowania ciągłości ul. Torowej – na całej długości oraz konieczność zachowania połączenia ul. Torowej z ul. Spółdzielczą i ul. Kresową.				X

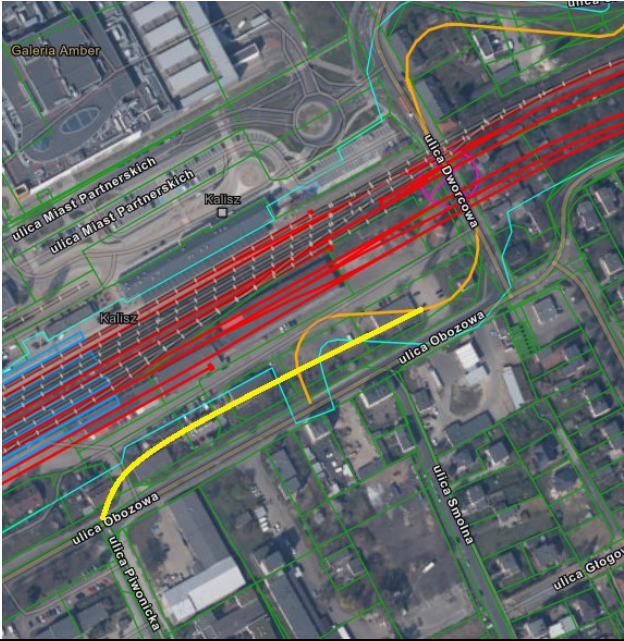
	 				
14	Konieczne zachowanie ciągłości ul. Torowej lub zaproponowanie alternatywnego rozwiązania obsługi komunikacyjnej osiedli Zagorzynek, Piwonice i Sulisławice. Ulica Torowa w zależności od wariantu ma być zabudowana lub będzie znajdowała się w pasie inwestycji. Brak tej ulicy będzie ogromnym utrudnieniem komunikacyjnym dla tych rozwojowych osiedli.	X	X	X	X
15	Uwzględnić w ramach inwestycji KDP rozwiązania z koncepcji połączenia ul. Księżnej Jolanty – Metalowców – Zachodnia –Wrocławska, przesłanej przez Zarząd Dróg Miejskich w Kaliszu.	X	X	X	X
16	Wiadukt kolejowy na ul. Spółdzielczej – Kresowej, przejazd drogowy na połączeniu ul. Dworcowej z ul. Obozową oraz przejazd drogowy na skrzyżowaniu ulic: Polna, Spółdzielcza, Budowlanych, Torowa są najważniejszymi skrzyżowaniami obsługi komunikacyjnej bardzo dużego obszaru miasta (osiedla: Rypinek, Zagorzynek, Piwonice, Sulisławice oraz terenów przemysłowych na ul. Metalowców i Obozowej) i należy zapewnić bezkolizyjną ciągłość skomunikowania ulic na tych przejazdach.	X	X	X	X
17	Przejazd drogowy ul. Dworcowa - ul. Obozowa: 1. Przejazd drogowy przez tory na połączeniu ul. Dworcowej z ul. Obozową, osiedlem Zagorzynek, Sulisławice, strefą inwestycyjną przy ul. Metalowców, ul. Obozowej – zaproponowane	X	X	X	X

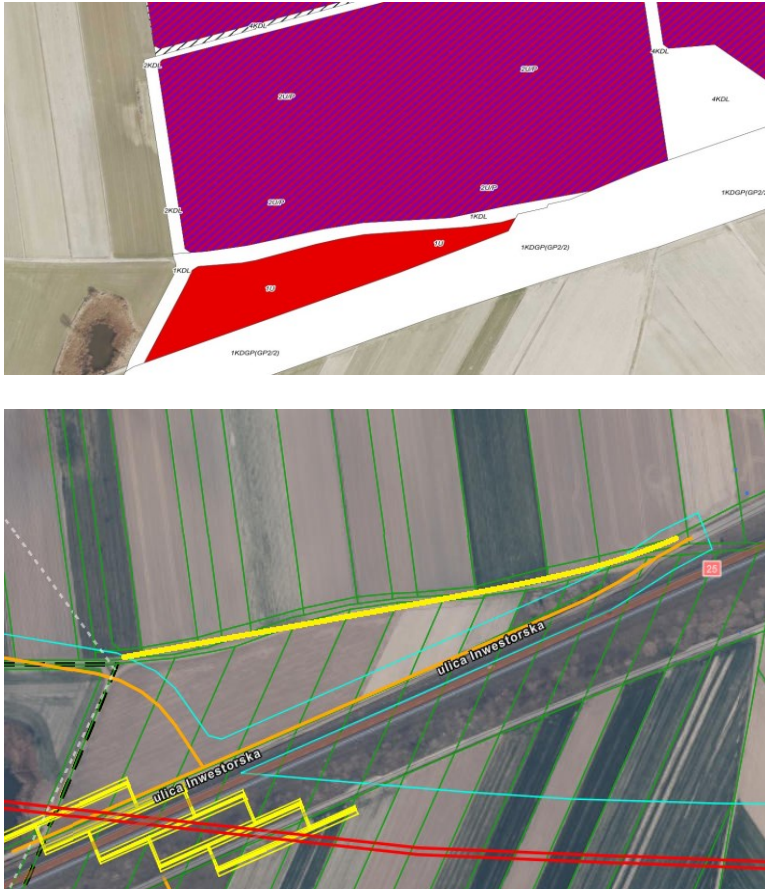
rozwiązanie uwzględnia wyłącznie prawoskręt w ul. Szlak Bursztynowy oraz konieczność zawracania na rondzie Rzymskim. Należy zaproponować rozwiązanie alternatywne np. połączenie Szlaku Bursztynowego z ul. Obozową poprzez budowę nowego skrzyżowania – wyjazd z tunelu do Szlaku Bursztynowego z zachowaniem wszystkich relacji z wyposażeniem skrzyżowania

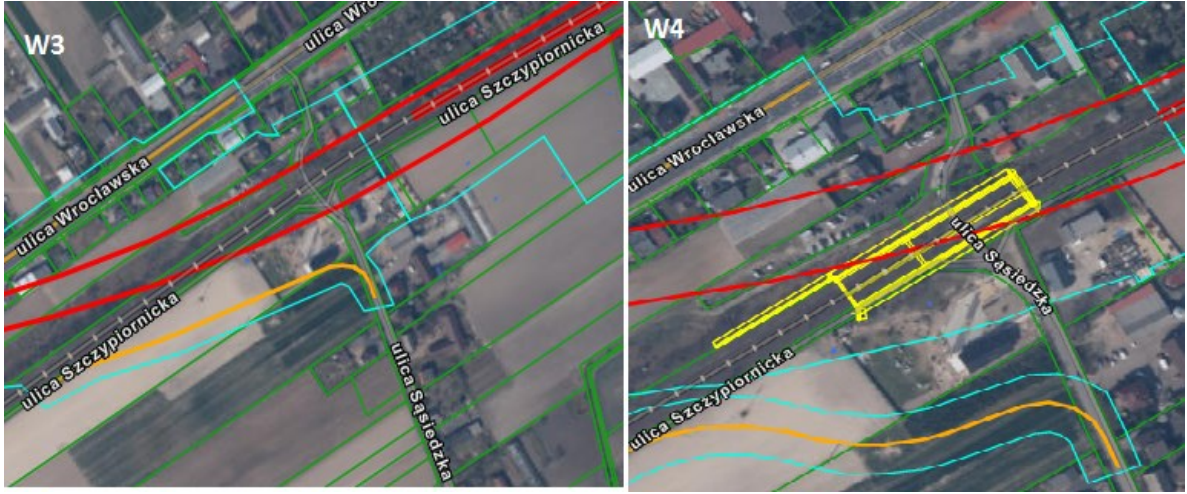
w sygnalizację świetlną akomodacyjną z koordynacją z istniejącymi sygnalizacjami świetlnymi.

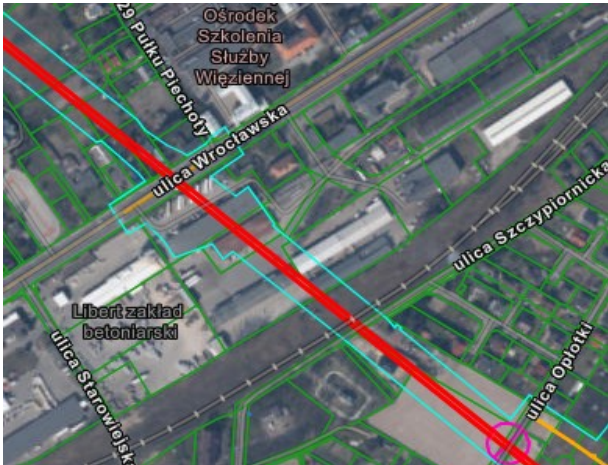
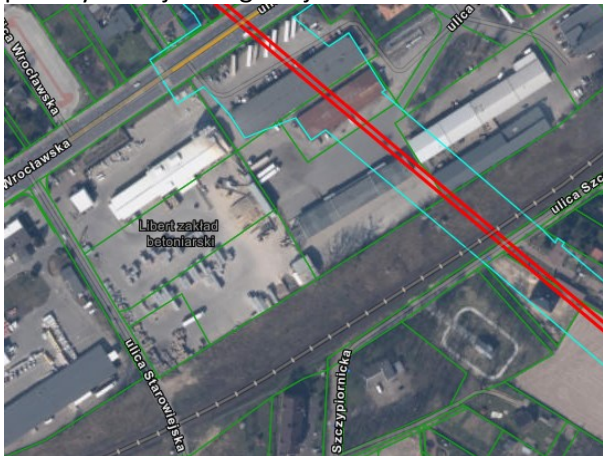
2. Ponadto konieczne jest zapewnienie bezkolizyjnego przejazdu dla rowerzystów i przejścia dla pieszych z ul. Obozowej do ul. Dworcowej – komunikującego osiedle Zagorzynek z węzłem przesiadkowym (dworcem PKP i PKS) oraz pozostałą częścią miasta.
3. Obecna infrastruktura parkingowa przy dworcu PKP nie będzie wystarczająca przy planowanym zwiększeniu ilości pociągów zatrzymujących się na dworcu. Na tą chwilę już jest problem z ilością wolnych miejsc parkingowych i wydolnością obecnej infrastruktury drogowej w tym obszarze. Konieczne jest zatem zapewnienie w okolicach dworca dodatkowych miejsc parkingowych oraz analiza i w jej wyniku, uwzględnienie rozbudowy układu komunikacyjnego w sąsiedztwie ulic Podmiejska, Górnośląska, Dworcowa.
4. W Wariantcie W9 brak wiaduktu kolejowego jak w Wariantcie W2.

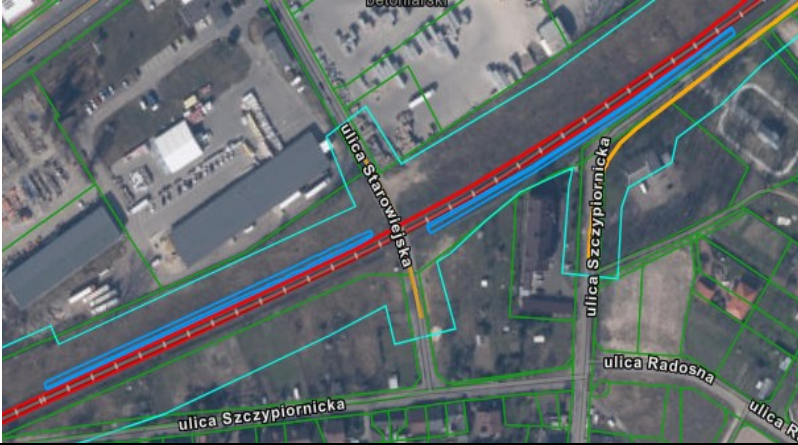


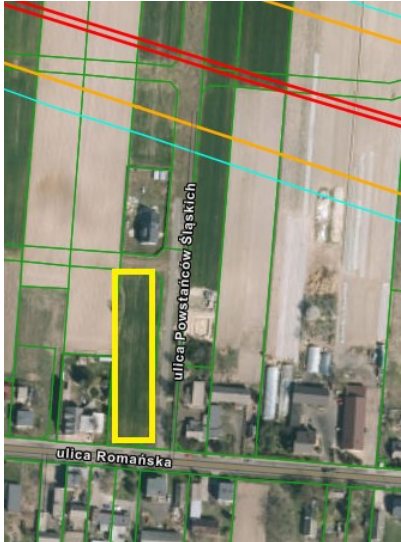
18	Połączenie Szlaku Bursztynowego z ul. Obozową – włączenie w ul. Obozową przesunąć do wysokości skrzyżowania z ul. Piwonicką. 	X			X
19	Kolizja planowanej inwestycji KDP ze zrealizowaną inwestycją - węzeł przesiadkowy przy dworcu kolejowym, współfinansowaną z UE, obowiązuje trwałość projektu.	X	X	X	X
20	Wiadukt kolejowy na ul. Zachodniej – w ramach KDP należy uwzględnić rozbudowę wiaduktu kolejowego według koncepcji obejmującej wewnętrzną obwodnicę miasta przekazanej przez Zarząd Dróg Miejskich w Kaliszu. Zakres inwestycji KDP oprócz rozbudowy wiaduktu, winien obejmować także infrastrukturę drogową uwzględniającą przebudowę skrzyżowania ul. Wrocławskiej z ul. Wojska Polskiego na rondo wraz z połączeniem z ul. Zachodnią.	X	X	X	X
21	Prosimy o odsunięcie obszaru inwestycji tak, by nie wchodziła na działkę nr 485/3, obręb 160 Dobrzec, która została zakupiona przez inwestora. Inwestor planuje na tej działce budowę zakładu magazynowo - handlowego, dzięki któremu powstaną nowe miejsca pracy w Kaliszu. Prosimy także o rozważenie budowy drogi wokół ul. Inwestorskiej zgodnie z zapisami Miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego Dobrzec - Zachód część południowa, przyjętego Uchwałą Nr XXXIV/529/2005 z dnia 30 czerwca 2005r. – jako drogi 1 KDL(zaznaczonej na rys. 2 kolorem żółtym). Takie rozwiązanie nie wpłynie na trasowanie KDP, a jednocześnie pozwoli zachować dla				X

	inwestorów tereny oznaczone w ww. miejscowym planie jako 1U i 2U/P. Są to obszary dedykowane zabudowie usługowej, produkcyjnej i magazynowej i stanowią ważną część terenów inwestycyjnych Kalisza, bo mają kluczowe znaczenie dla perspektywy rozwoju gospodarczego miasta. 				
22	Wariant W2 i W 4 przechodzi przez tereny inwestycyjne objęte dwoma planami zagospodarowania przestrzennego tj. MPZP dla Strefy Gospodarczej Dobrzec - Zachód oraz uchwalonego w 2022 r. MPZP Kaliska Strefa Inwestycyjna. Blokuje to rozwój tej strefy (a tym samym rozwój gospodarczy Kalisza) i wstrzymuje planowane dwie nowe inwestycje. Konieczna korekta przebiegu KDP przez te tereny.	X		X	

23	Niejasny przebieg KDP na ul. Rzymskiej (DW450). Niejasny jest sposób rozwiązania kolizji KDP z drogą DW 450. Ta kwestia wymaga wyjaśnienia.		X	X	
24	Przebieg linii i granic inwestycji prowadzi m.in. przez działki przy ul. Romańskiej nr: 281/6, 281/7, 281/8 i inne stanowiące kompleks działek przeznaczonych pod budownictwo jednorodzinne, część działek sprzedanych przez Miasto w przetargach, w zakresie pozostałych odstąpiono od dalszej sprzedaży. Zahamowanie rozwoju osadniczego Kalisza.		X		
25	Konieczność zachowania ciągłości ul. Słowiańskiej.		X	X	
26	Zaproponowane rozwiązanie połączenia ul. Dworcowej z ul. Obozową jest nie do zaakceptowania z uwagi na ingerencję w zabudowę mieszkaniową przy skrzyżowaniu ul. Torowej i ul. Grunwaldzkiej.		X	X	
27	Konieczność zachowania ciągłości ul. Szczypiornickiej (od Zachodniej do ul. Sąsiedzkiej). Konieczność zachowania ciągłości ul. Sąsiedzkiej (od ul. Wrocławskiej). 		X	X	
28	Konieczność zachowania ciągłości ul. Wrocławskiej i ul. Szczypiornickiej - brak rozwiązań technicznych przejścia KDP.		X		

					
29	Przejazd kolejowy - ul. Starowiejska: konieczność zachowania ciągłości przejazdu oraz skomunikowania z projektowaną zmianą lokalizacji przystanku Kalisz – Szczypiorno. Konieczność połączenia ul. Szczypiornickiej z ul. Starowiejską, tj. przebudowa na przejazd bezkolizyjny z uwzględnieniem pieszych i rowerzystów z najmniejszym uszczerbkiem dla zabudowy przemysłowej i usługowej. 	X	X		X

					
30	Przejście KDP na odcinku od ul. Wrocławskiej do ul. Inwestorskiej odsunąć od zabudowy przy ul. 29 Pułku Piechoty i ul. Strażackiej.		X		
31	Zachowanie ciągłości ul. Wenedów. 			X	

32	W wariantcie W4 przebieg linii prowadzi w bezpośrednim sąsiedztwie działek, na których zgodnie z opracowaną koncepcją ma zostać wybudowany zespół szkolno-przedszkolny w Sulisławicach. 			X	
33	Kolizja z Miejscem Odpoczynku i Spotkań Sulisławiczian – inwestycja prowadzona w etapach od kilku lat. 			X	

34	Kolizja z planowaną w bieżącym roku przez ZDM rozbudową ul. Sulisławickiej oraz planowaną przez rozbudową sieci gazowej średniego ciśnienia w ul. Sulisławickiej na odcinku od ul. Celtyckiej do ul. Romańskiej. W ramach inwestycji KDP należy uwzględnić zachowanie ciągłości ul. Sulisławickiej i infrastruktury towarzyszącej.			X	
35	Przebieg linii i granic inwestycji prowadzi przez stanowiący własność Miasta Kalisza kompleks leśny (Las Komunalny Wolica).			X	
36	W wariantach W3 i W4 przejście przez rzekę Prosnę i nabrzeża stanowiące tereny chronione z uwagi na znajdujące się tam ujęcia wody dla Miasta Kalisza.		X	X	
37	Przebieg kolei na odcinku od ul. Wrocławskiej w kierunku Pleszewa przeprowadzić na estakadzie a nie na nasypie z uwagi na przewietrzanie miasta.	X	X	X	X
38	Rezygnacja z prowadzenia linii kolejowych po nasypach na terenie całego miasta.	X	X	X	X
39	Konieczność przeanalizowania obowiązujących MPZP na obszarze objętym planowaną inwestycją KDP. Inwestycja KDP w dużym stopniu ingeruje w największe tereny pod zabudowę mieszkaniową i ograniczy rozwój osadniczy w południowej części miasta.		X	X	
40	Tam gdzie jest kolizja z drogami publicznymi konieczność zachowania ich ciągłości oraz zapewnienie bezkolizyjnych przejść dla pieszych i rowerzystów.	X	X	X	X
41	Należy zapewnić nowe drogi do obsługi gruntów rolnych i innych działek, które utracą dostęp do dróg publicznych w wyniku podziału działek, jaki nastąpi w celu realizacji inwestycji i wykupów działek. Ogólnodostępne drogi do obsługi pól uprawnych i innych działek zaprojektować należy wzdłuż przebiegu KDP tzn. od przejazdu do przejazdu przez trasę KDP.	X	X	X	X
42	Wyznaczyć należy obszary niezbędne do przeprowadzenia scaleń lub wymiany gruntów przeciętych przez linie KDP, a niepodlegających wykupowi. Oszacować także koszty przeprowadzenia prac scaleńowych lub wymiany gruntów.	X	X	X	X

43	Niezbędne są do rozwiązania kolizje z sieciami uzbrojenia technicznego występujące na terenach obejmujących inwestycję KDP.	X	X	X	X
44	Przedstawione warianty przebiegu KDP winny być skorelowane z planowanym przebiegiem obwodnicy Miasta Kalisza.	X	X	X	X
45	We wszystkich wariantach wątpliwości budzi różna lokalizacja peronów na dworcu PKP.	X	X	X	X
46	Niezbędne jest w sposób jednoznaczny oznaczenie graficzne elementów planowanej infrastruktury kolejowej i drogowej wraz z towarzyszącą im infrastrukturą np. określenie przebiegu dróg: górą czy dołem w stosunku do linii kolejowej.	X	X	X	X

PREZYDENT MIASTA KALISZA

/-/

Krystian Kinastowski