

Kaliskie serpentyny

1 czerwca 2025

Spółka CPK chce, żeby pociągi dużych prędkości jadące z Warszawy do Poznania mogły omijać Kalisz. Powróciły obawy, że szybka kolej będzie służyć tylko kilku największym metropoliom.

„Polska w 100 minut” – tym hasłem premier Donald Tusk pod koniec 2024 r. zapowiedział przyspieszenie polskiej kolei. Teraz spółka Centralny Port Komunikacyjny skupia się na tym, aby taki czas jazdy zdołały osiągnąć pociągi z Warszawy do Poznania po wybudowaniu kolei dużych prędkości.

Walka o 100 minut

Aktualne harmonogramy zakładają, że szybka kolej w 2032 r. połączy Warszawę z Łodzią, a następnie do 2035 r. powstanie dalszy jej odcinek z Łodzi do Wrocławia wraz z odnogą do Poznania. W spółce CPK podjęto decyzję, że na linii Warszawa – Łódź – Poznań/Wrocław pociągi mają jeździć z prędkością 320 km/h, a nie jak wcześniej planowano 250 km/h. Dzięki temu najszybsze pociągi mają pokonywać trasę z Warszawy do Poznania w 1 godz. 38 min.

Stawką jest nie tylko wpisanie się w slogan premiera, ale też jak największe pobicie czasu jazdy osiąganego na istniejącej linii z Warszawy do Poznania, którą najszybszy pociąg – jadąc z prędkością maksymalną 160 km/h – pokonuje w 2 godz. 18 min.

Jak wskazuje spółka CPK, bez decyzji o podniesieniu prędkości do 320 km/h podróż nową linią z Warszawy do Poznania trwałaby 2 godz. 5 min., a więc tylko 13 min. krócej niż istniejącą linią. Tak niewielka różnica podważałaby sens budowania nowej linii za dziesiątki miliardów.

W ramach walki o nieprzekroczenie 100-minutowego czasu podróży

linią dużych prędkości z Warszawy do Poznania zmieniły się plany jej przebiegu przez Kalisz. Powstać ma odcinek umożliwiający przejazd szybkich pociągów z pominięciem tutejszej stacji. Nowa koncepcja wywołała kontrowersje w liczącym 93 tys. mieszkańców Kaliszu, największym po Łodzi mieście, które ma się znaleźć na rozgałęziającej się kolei dużych prędkości między Warszawą a Poznaniem i Wrocławiem.

Między metropoliami

W poprzednim wariantcie – ogłoszonym w maju 2023 r. – zakładano, że szybka linia będzie przechodzić przez istniejącą stację w Kaliszu. Spółka CPK oznajmiła na swojej stronie internetowej, że „skorzystanie części pociągów z kolejowej obwodnicy Kalisza bez wjazdu do miasta zapewni najkrótsze czasy przejazdu dużych grup podróżnych między metropoliami”. CPK chce uspokoić kaliszian i zapewnia ich, że „część pociągów zjedzie do Kalisza i zatrzyma się tam, włączając to miasto w kolejową sieć dużych prędkości”.

Przyjęcie nowej koncepcji oznacza, że szybkie pociągi, aby obsłużyć Kalisz, będą musiały zjechać łącznicą na starą linię i po zatrzymaniu się na kaliskiej stacji wrócić na linię dużych prędkości. Zjeżdżając do miasta, będą musiały pokonać zbudowany w 1902 r. kręty odcinek od mostu nad Prosną do stacji Kalisz – tę pięciokilometrową serpentynę pociągi muszą pokonywać z prędkością 80-90 km/h. To budzi obawy, że operatorzy połączeń dużych prędkości nie będą chcieli trasować pociągów ze zjazdem z szybkiej linii do Kalisza.

Nie będziemy mieli niczego

„Mamy wrażenie, że zostaliśmy oszukani” – tak zmianę planów dotyczących przejścia szybkiej kolei przez Kalisz skomentował prezydent tego miasta Krystian Kinastowski. – „Ryzyko będzie takie, że my na tę kolej dużych prędkości będziemy mogli popatrzeć, pomachać poznaniakom i warszawiakom, którzy będą

tutaj przejeżdżali, a my z tej kolei nie będziemy mieli nic”.

Prezydent Kalisza przypominał przy tym, że gdy kilkanaście lat temu trwały prace planistyczne nad linią dużych prędkości Warszawa – Łódź – Poznań/Wrocław, to postawiono na wariant, w którym odnogi do Poznania i Wrocławia miały rozchodzić się między Kaliszem a Ostrowem Wielkopolskim. – „Ta koncepcja była dla nas bardzo korzystna” – zaznaczył Kinastowski. Wówczas Kalisz dysponowałby połączeniami dużej prędkości zarówno w relacji Warszawa – Poznań, jak i Warszawa – Wrocław. Gdy do koncepcji kolei dużych prędkości wrócono pod banderą CPK, zdecydowano, że ramiona szybkiej linii będą rozchodzić się koło Sieradza, przez co Kalisz znajdzie się już tylko na trasie połączeń Warszawa – Poznań. Teraz pojawiły się wątpliwości, ile z tych pociągów – po zmianie koncepcji przebiegu przez Kalisz – w ogóle zatrzyma się w tym mieście.

Krystian Kinastowski mówił o tym na odbywającym się w marcu 2025 r. w Kaliszu kongresie stowarzyszenia Tak dla CPK, organizacji założonej przez ludzi związanych ze spółką Centralny Port Komunikacyjny za rządów Prawa i Sprawiedliwości. Na miejsce kongresu wybrali oni Kalisz jako symbol zmiany podejścia do roli szybkiej kolei. Wiceprezes stowarzyszenia Patryk Wild, twórca koncepcji kolejowych szprych do CPK, przekonywał, że doszło do uderzenia w inkluzywny charakter tego przedsięwzięcia: „Ten projekt był projektem spójnościowym, który miał zapewnić prawidłową obsługę komunikacyjną całego kraju” – mówił Wild i odniósł się do zmiany planowanego przejścia szybkiej linii przez Kalisz oraz decyzji o podniesieniu prędkości z 250 km/h do 320 km/h: „Powoduje to sztucznie wymuszoną sytuację, w której przewoźnikom nie będzie się opłacało zajeżdżać do Kalisza, bo będą tracili dużo czasu, a przy większej prędkości będą tracili też radykalnie dużo energii”.

Trzy miliardy wątpliwości

Krytyka wobec planów rządowej spółki CPK płynie również z koalicji rządzącej. Zmienioną koncepcję przebiegu kolei dużych prędkości – jako grożącą pomijaniem Kalisza przez szybkie pociągi – skrytykował Szymon Hołownia: „Kalisz i inne ośrodki subregionalne zasługują na takie połączenia kolejowe” – mówił na konferencji prasowej na dworcu w Kaliszu przewodniczący Polski 2050, a należąca do tej partii minister funduszy i polityki regionalnej Katarzyna Pełczyńska-Nałęcz w rozmowie z portalem Money.pl stwierdziła: „Wątpliwość budzi wydawanie 3 mld zł na ominięcie Kalisza”.

Tyle ma bowiem kosztować wybudowanie bajpasu linii dużych prędkości omijającego stację Kalisz. Kaliscy aktywiści ruchu Tak dla CPK zebrali 3431 podpisów kaliszczan pod petycją przeciw jego budowie i za powrotem do wariantu zakładającego przejście szybkiej linii przez kaliską stację.

Autorstwo: Karol Trammer

Źródło: [ZBS.net.pl](https://zbs.net.pl), „Z Biegiem Szyn” nr 3 (136) 2025