**Apel do Prezesa Rady Ministrów oraz Ministra Infrastruktury w sprawie zmiany planowanego przebiegu linii kolei dużej prędkości w regionie Południowej Wielkopolski.**

Na podstawie § 16 ust. 2 pkt 5) uchwały nr XLV/296/2018 Rady Powiatu Ostrowskiego z dnia 28 września 2018 r. w sprawie Statutu Powiatu Ostrowskiego   
Rada Powiatu Ostrowskiego kieruje Apel do Prezesa Rady Ministrów oraz Ministra Infrastruktury w sprawie zmiany planowanego **przebiegu linii kolei dużej prędkości   
w regionie Południowej Wielkopolski.**

W związku z zaprezentowanym w dniu 29.01.2020 roku – Strategicznym Studium Lokalizacyjnym Inwestycji Centralnego Portu Komunikacyjnego, szczegółowo obrazującym nowy przebieg linii kolei dużej prędkości tzw. „10 szprych” w regionie Południowej Wielkopolski, zwracamy się z apelem o ich niezwłoczną modyfikację, w sposób, który pozwoli mieszkańcom Powiatu Ostrowskiego na bezpośredni dostęp do linii kolei dużej prędkości, jednocześnie zapewniając połączenia z Poznaniem, Wrocławiem oraz Łodzią.

Pierwotnie przedstawiona koncepcja budowy linii kolei dużej prędkości tzw. „Y” Warszawa – Łódź – Poznań/Wrocław, którą zaprezentowano nam w 2002 roku, została zastąpiona projektem nowej siatki połączeń kolejowych tzw. „10 szprychami” w ramach planowanej budowy Centralnego Portu Komunikacyjnego. Niestety poprzez proponowaną w ww. projekcie lokalizację rozjazdów w Kaliszu (w kierunku Poznania) oraz w Sieradzu (w kierunku Wrocławia), tracimy jako Południowa Wielkopolska oraz Aglomeracja Kalisko-Ostrowska możliwość szybkiego kolejowego połączenia do Wrocławia, a co gorsza, Powiat Ostrowski, traci połączenia koleją dużej prędkości zarówno do Wrocławia, jak i stolicy Wielkopolski – Poznania.

Taki stan rzeczy uderza w żywotne interesy naszego powiatu. Diametralnie zmienia sytuację na jego niekorzyść, drastycznie zmniejszając jego znaczenie poprzez odebranie strategicznej funkcji jako obecnego rozjazdu w ww. kierunkach (tj. w kierunku Poznania oraz Wrocławia).

Ponadto, obecnie proponowany wariant:

- uniemożliwia powstanie połączenia koleją dużej prędkości pomiędzy Poznaniem   
a Wrocławiem (o czasie przejazdu poniżej 1 godziny), które było proponowane we wcześniejszym opracowaniu dotyczącym tzw. „Y” Warszawa – Łódź – Poznań/Wrocław   
(z rozjazdem w Nowych Skalmierzycach);

- nie wykorzystuje w pełni możliwości, generowania potoków pasażerów przez wszystkie miejscowości zlokalizowane na terenie Południowej Wielkopolski, w tym przede wszystkim przez największy ośrodek kolejowy regionu – Ostrów Wielkopolski, który w dużym stopniu z racji na najczęściej wybierane połączenia, zwiększyłby opłacalność połączeń kolejowych pomiędzy Aglomeracją Kalisko – Ostrowską a Poznaniem oraz Wrocławiem;

- poprzez lokalizację rozjazdu w Kaliszu w stronę Poznania oraz brak połączenia Aglomeracji Kalisko - Ostrowskiej z Wrocławiem nie pozwoli przenieść w pełni ruchu samochodowego krótko i średnio dystansowego na kolej (nie spełniając tym samym, założeń projektu budowy sieci kolejowej na potrzeby CPK, o których mówił 29 stycznia 2020 roku, podczas Kongresu Rozwoju Kolei w Warszawie - Pełnomocnik ds. budowy CPK), ponieważ na odcinku Aglomeracja Kalisko – Ostrowska / Wrocław, bez kolei dużej prędkości, czas przejazdu nie będzie wystarczająco konkurencyjny, tym bardziej biorąc pod uwagę budowę drogi S11 oraz węzeł drogowy S11-S8 położony w Kępnie;

- „Y” Warszawa – Łódź – Poznań/Wrocław (z rozjazdem w Nowych Skalmierzycach) z racji na sumarycznie mniejszą długość linii w całym układzie Poznań – Wrocław – Łódź proponuje niższe koszty budowy od obecnie proponowanego (z rozjazdem w kierunku Poznania oraz Wrocławia w Sieradzu);

- wpisuje się w marginalizację komunikacyjną naszego regionu, która polega na traktowaniu   
z większym priorytetem połączeń infrastrukturalnych komunikujących Poznań, Wrocław   
i Łódź z pominięciem obszaru Południowej Wielkopolski, tworząc z niego swojego rodzaju „rondo”. Dlatego tym bardziej, niepokoi nas planowany przebieg linii, który wpisuje się w ww. efekt, uruchamiając szereg czynników, negatywnie wpływających na rozwój miast   
i powiatów Południowej Wielkopolski. W konsekwencji czego, mamy do czynienia   
z permanentnym blokowaniem potencjału rozwojowego regionu jaki posiada on dzięki swojej lokalizacji, czy chociażby dzięki istniejącym formom współpracy jak np. Aglomeracja Kalisko – Ostrowska. Utrzymanie tego stanu rzeczy, będzie prowadzić do dalszej marginalizacji regionu oraz stopniowej utraty funkcji społeczno – gospodarczych przez jego główne ośrodki gospodarcze.

Wobec powyższego, jako Rada Powiatu Ostrowskiego, świadoma odpowiedzialności wobec ponad 140 lat kolejowej tradycji i ogromnej liczby pokoleń mieszkańców związanych z pracą na kolei oraz wychowanych w jej sąsiedztwie, jak również odpowiedzialna za utrzymanie strategicznej funkcji głównego węzła komunikacyjnego Południowej Wielkopolski, stanowczo sprzeciwiamy się dokonywanemu na naszych oczach rozbiorowi ostrowskiego węzła kolejowego.

Uważamy za niedopuszczalne marginalizowanie pozycji Powiatu Ostrowskiego, który ze względu na swoje położenie - jest naturalnym centrum subregionu Południowej Wielkopolski. Doskonała lokalizacja oraz istniejąca infrastruktura transportowa, ze względu na swoją wysoką koncentrację, sprawia, że jest to jedno z najważniejszych skupisk arterii komunikacyjnych w województwie Wielkopolskim.

Dzięki dostępowi do trzech linii kolejowych o znaczeniu państwowym nr 14, 272, 355, jak również lokalizacji na terenie powiatu węzła drogowego S11 – DK25, stanowiących kręgosłup komunikacyjny województwa Wielkopolskiego oraz kręgosłup komunikacyjny Aglomeracji Kalisko – Ostrowskiej, jesteśmy głównym węzłem kolejowym Południowej Wielkopolski, a co więcej czwartym miastem w woj. Wielkopolskim generującym największy ruch pasażerski (ok. 1 400 000 mln pasażerów rocznie / 3 800 pasażerów na dobę) wg. Opracowań Urzędu Transportu Kolejowego: „Największe dworce kolejowe w Polsce” oraz „Wymiana pasażerska na stacjach w Polsce w 2018 roku”. Rozbudowana infrastruktura kolejowa umożliwiła powstanie na terenie naszego miasta Zakładów Linii Kolejowych PKP PLK SA, jak i wielu inwestycji, które swoje funkcjonowanie zawdzięczają dostępowi do kolei m.in. Baza magazynowa PKN Orlen SA, Centrala Zbytu Węgla „Węglozbyt” SA (jedno z największych składowisk węgla w Europie o powierzchni 42 ha), PKP CARGOTABOR Spółka z o.o. lub Europejskie Konsorcjum Kolejowe Wagon Sp. z o.o. Co więcej, wymienione drogowo-kolejowe korytarze wzbogaca potencjał rozwojowy położonego w sąsiedztwie miasta lotniska Ostrów Wielkopolski – Michałków.

Z uwagi na powyższe, wyrażamy nadzieję, że w związku z prowadzonymi od 10.02.2020 do 10.03.2020 - konsultacjami społecznymi w ramach projektu budowy Centralnego Portu Komunikacyjnego wraz z infrastrukturą towarzyszącą, zarówno Prezes Rady Ministrów jak i Minister Infrastruktury pochylą się nad zawartymi w naszym apelu argumentami oraz udzielą niezbędnego wsparcia mieszkańcom Powiatu Ostrowskiego, w staraniach o dostęp do strategicznych dla nich linii kolei dużej prędkości, tym samym stając w obronie ostrowskiego węzła kolejowego.