

Ostrów Wielkopolski, dnia 12 sierpnia 2026 r.

Rada Miejska Ostrowa Wielkopolskiego

INICJATYWA UCHWAŁODAWCZA

Na podstawie § 49 ust. 1 pkt 1 w zw. z § 22 ust. 2 pkt 3 uchwały nr LIII/628/2018 Rady Miejskiej Ostrowa Wielkopolskiego z dnia 31 października 2018 roku w sprawie Statutu Miasta Ostrowa Wielkopolskiego ze zm., przedkładałam projekt apelu Rady Miejskiej Ostrowa Wielkopolskiego w sprawie przeciwdziałania degradacji wężła kolejowego Ostrów Wielkopolski oraz budowy przystanku Ostrów Wielkopolski-Północ i wnoszę o jego przedłożenie pod obrady najbliższej Sesji Rady Miejskiej Ostrowa Wielkopolskiego.

Jakub Paduch
Radny Miasta Ostrowa Wielkopolskiego

APEL
RADY MIEJSKIEJ OSTROWA WIELKOPOLSKIEGO
z dnia 24 sierpnia 2026 r.
w sprawie przeciwdziałania degradacji węzła kolejowego Ostrow Wielkopolski oraz
budowy przystanku Ostrow Wielkopolski-Północ

Rada Miejska Ostrowa Wielkopolskiego zwraca się do Ministra Infrastruktury z apelem o niezwłoczne podjęcie działań zatrzymujących proces degradacji węzła kolejowego Ostrow Wielkopolski i zapewniających mieszkańcom Miasta oraz Powiatu Ostrowskiego należyty dostęp do połączeń dalekobieżnych i regionalnych. Jednocześnie Rada wyraża stanowczy sprzeciw wobec praktyki kierowania pociągów pasażerskich linią kolejową nr 811 z pominięciem głównej stacji w mieście. Samorząd Ostrowa Wielkopolskiego protestuje przeciwko dalszej marginalizacji jednego z najważniejszych historycznych węzłów kolejowych południowej Wielkopolski, rozpoczętej już w 2018 roku.

Ostrow Wielkopolski leży na skrzyżowaniu tras prowadzących w kierunku Poznania, Kalisza i Łodzi, Wrocławia, Katowic oraz Leszna. Ze stacji korzysta średnio około 4,8 tys. pasażerów dziennie, a miasto wraz z powiatem tworzy obszar zamieszkiwany przez blisko 160 tysięcy osób, o znacznym potencjale społecznym, gospodarczym i edukacyjnym. Przy konstruowaniu siatki połączeń nie można traktować tak dużej wspólnoty jako obszaru, który pasażerowie pociągów dalekobieżnych mogą jedynie omijać.

Rozumiemy, że wjazd klasycznego składu na główną stację może wymagać zmiany kierunku jazdy i dodatkowych czynności eksploatacyjnych. Względy techniczne, logistyczne lub czasowe nie mogą jednak automatycznie przeważać nad interesem mieszkańców, tym bardziej w świetle traktowania przez Rząd RP rozwoju kolei i dostępności połączeń jako priorytetu. Skutek tej praktyki jest jednoznaczny: pociągi przejeżdżają w bezpośrednim sąsiedztwie miasta, lecz jego mieszkańcy nie mogą w nim rozpocząć ani zakończyć podróży. Są zmuszani do przejazdu z przesiadkami, między innymi przez Kalisz lub Pleszew, co wydłuża czas podróży, zwiększa jej koszt i ryzyko utraty skomunikowania.

Takie rozwiązanie prowadzi do realnego wykluczania komunikacyjnego mieszkańców 160-tysięcznego powiatu ostrowskiego i stoi w sprzeczności z celami polityki transportowej państwa, która powinna zachęcać do wyboru kolei zamiast samochodu. Sama możliwość dotarcia do części kierunków innymi pociągami lub z przesiadką nie zastępuje bezpośredniego dostępu do konkretnych relacji. Również funkcjonowanie Aglomeracji Kalisko-Ostrowskiej nie może być argumentem za pomijaniem Ostrowa Wielkopolskiego; w aglomeracjach obsługa kilku dużych ośrodków i przystanków jest standardem, a nie wyjątkiem.

Rada Miejska Ostrowa Wielkopolskiego stoi na stanowisku, że wszystkie pociągi powinny zatrzymywać się na głównej stacji Ostrow Wielkopolski, o ile jest to możliwe z punktu widzenia bezpieczeństwa i racjonalnej organizacji przewozów. Dla składów zaś, które ze względów technicznych, logistycznych, czasowych lub eksploatacyjnych nie mogą wjechać na główną stację, właściwym i perspektywicznym rozwiązaniem jest postulat pociągu Jarosława Urbaniaka dotyczący utworzenia przystanku Ostrow Wielkopolski Północ.

Przystanek powinien zostać zlokalizowany po przeprowadzeniu niezbędnych analiz na linii kolejowej nr 14, przed rozwidleniem tras prowadzących do głównej stacji oraz - przez linię nr 811 - w kierunku Poznania. Takie położenie pozwoliłoby obsługiwać zarówno pociągi jadące do centrum, jak i składy korzystające z kolejowej obwodnicy. Ostrów Wielkopolski Północ nie byłby konkurencją dla głównej stacji, lecz jej funkcjonalnym uzupełnieniem i zabezpieczeniem interesów pasażerów w sytuacjach, w których wjazd do centrum nie może zostać zapewniony.

Postulat ten ma już odzwierciedlenie w dokumentach analityczno-planistycznych regionu. "Koncepcja kolei aglomeracyjnej na obszarze Aglomeracji Kalisko-Ostrowskiej", stanowiąca załącznik do uchwały nr 16/2024 Rady Aglomeracji Kalisko-Ostrowskiej i zamówiona wspólnie przez Województwo Wielkopolskie oraz Stowarzyszenie Aglomeracja Kalisko-Ostrowska, ujęła Ostrów Wlkp. Północ wśród dziesięciu dodatkowych lokalizacji poddanych analizie oraz przedstawiła dwa warianty jego położenia. Dokument nie przesądził realizacji inwestycji, ale potwierdził zasadność jej analizowania. Dotychczasowe ustalenia powinny zostać zaktualizowane z uwzględnieniem szerszej funkcji przystanku: obsługi połączeń dalekobieżnych i regionalnych omijających główną stację, a nie wyłącznie lokalnego ruchu aglomeracyjnego.

Nowy przystanek powinien pełnić funkcję dostępnego węzła przesiadkowego, wyposażonego w perony dostosowane do obsługi pociągów dalekobieżnych, poczekalnię lub wiatę przystankową, parking Parkuj i Jedź, bezpieczne miejsca dla rowerów, przystanki komunikacji miejskiej i podmiejskiej, postój taksówek, system informacji pasażerskiej oraz infrastrukturę zapewniającą pełną dostępność osobom ze szczególnymi potrzebami. Powinien być także właściwie powiązany drogowo i komunikacyjnie z miastem oraz gminami powiatu ostrowskiego.

Korzyści z inwestycji nie ograniczałyby się do pociągów dalekobieżnych. Zatrzymywanie się na przystanku Ostrów Wielkopolski Północ pociągów Kolei Wielkopolskich jadących obecnie z pominięciem głównej stacji mogłoby zapewnić mieszkańcom dwa dodatkowe bezpośrednie połączenia z Poznaniem. Tym samym liczba takich połączeń realizowanych przez Koleje Wielkopolskie mogłaby wzrosnąć z sześciu do ośmiu, wzmacniając codzienną mobilność mieszkańców, rynek pracy i powiązania Ostrowa ze stolicą regionu.

Rada Miejska Ostrowa Wielkopolskiego popiera działania zmierzające do utworzenia przystanku Ostrów Wielkopolski Północ. Deklaruje również gotowość do wyrażenia, w granicach swoich kompetencji i w drodze stosownych uchwał, zgody na partycypację samorządu Miasta Ostrowa Wielkopolskiego w kosztach prac projektowych i realizacyjnych tej inwestycji, po uzgodnieniu jej zakresu, harmonogramu oraz montażu finansowego z administracją rządową, zarządcą infrastruktury kolejowej i pozostałymi zainteresowanymi samorządami.

W związku z powyższym Rada Miejska Ostrowa Wielkopolskiego apeluje do Ministra Infrastruktury o:

1. podjęcie działań zapewniających zatrzymywanie się na głównej stacji Ostrów Wielkopolski możliwie największej liczby pociągów dalekobieżnych, zwłaszcza przewozów finansowanych ze środków publicznych;

2. zlecenie PKP Polskim Liniom Kolejowym S.A. kompleksowej analizy technicznej, ruchowej, ekonomicznej i środowiskowej budowy przystanku Ostrów Wielkopolski Północ, z porównaniem możliwych wariantów lokalizacji i rozwiązań torowych oraz z wykorzystaniem i aktualizacją ustaleń Koncepcji kolei aglomeracyjnej na obszarze Aglomeracji Kalisko-Ostrowskiej;
3. uwzględnienie inwestycji w dokumentach wdrażających Zintegrowaną Sieć Kolejową, kolejnych aktualizacjach Krajowego Programu Kolejowego, planach inwestycyjnych PKP Polskich Linii Kolejowych S.A., programach budowy i modernizacji przystanków oraz pracach nad Horyzontalnym Rozkładem Jazdy, a także we właściwych dokumentach planistycznych Województwa Wielkopolskiego;
4. powołanie zespołu roboczego z udziałem Miasta Ostrowa Wielkopolskiego, Powiatu Ostrowskiego i gmin na terenie powiatu, Samorządu Województwa Wielkopolskiego, Stowarzyszenia Aglomeracja Kalisko-Ostrowska, parlamentarzystów, zarządcy infrastruktury i przewoźników, w celu przygotowania koncepcji funkcjonalnej, transportowej i finansowej nowego węzła;
5. podjęcie działań służących wstępnemu wskazaniu i zabezpieczeniu terenów niezbędnych pod perony, parking Parkuj i Jedź, węzeł autobusowy, postój taksówek, infrastrukturę rowerową oraz drogi dojazdowe;
6. przedstawienie harmonogramu prac analitycznych i inwestycyjnych oraz zapewnienie, że po uruchomieniu przystanku będą się na nim zatrzymywały pociągi dalekobieżne i regionalne korzystające z linii nr 811.

Rozwój szybkich połączeń między największymi ośrodkami nie może odbywać się kosztem dostępności kolei dla miast średniej wielkości i otaczających je powiatów. Ostrów Wielkopolski nie jest przeszkodą techniczną na trasie między Kaliszem a Poznaniem, lecz ważnym ośrodkiem miejskim, gospodarczym i kolejowym. Oczekujemy decyzji, które przywrócą należną rangę ostrowskiemu węzłowi i zapewnią mieszkańcom stabilną, przewidywalną oraz rozwijaną ofertę przewozową.

Niniejszy apel otrzymują:

1. Minister Infrastruktury;
2. Prezes Zarządu PKP Polskich Linii Kolejowych S.A.;
3. Prezes Zarządu PKP Intercity S.A.;
4. Marszałek Województwa Wielkopolskiego;
5. Prezes Zarządu Kolei Wielkopolskich sp. z o.o.