



MINISTERSTWO INFRASTRUKTURY

Pełnomocnik Rządu
ds. Centralnego Portu Komunikacyjnego

Marcin Horała

Warszawa, dnia 26 czerwca 2022 r.

Znak sprawy: CPK-2.054.51.2022

Szanowny Pan
Tomasz Grodzki
Marszałek Senatu Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na oświadczenie złożone przez senatorów RP: Halinę Biedę, Agnieszkę Gorgoń-Komor, Zygmunta Frankiewicza, Beatę Małecką-Liberę, Gabrielę Morawską-Stanecką, Ryszarda Majera, Wojciecha Koniecznego i Dorotę Tobiszowską w dniu 19 maja 2022 r. na 42 posiedzeniu Senatu, przekazuję poniższe informacje.

Uprzejmie informuję, iż w dniu 20.07.2021 r. spółka Centralny Port Komunikacyjny zawarła umowę na opracowanie studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowego (STEŚ) dla projektu: *Budowa linii kolejowej na odc. Katowice - granica państwa - Ostrawa*. Jego celem jest przeprowadzenie wielobranżowych analiz dążących do wyboru optymalnego wariantu inwestorskiego. Jest to nadal wczesny etap realizacji inwestycji, gdzie zaproponowane warianty przebiegów podlegają uszczegółowieniu i mogą ulec zmianie na przykład na podstawie uwag zgłaszanych w ramach konsultacji.

Opracowanie wariantów przebiegu linii wymaga wykonania wielu prac o charakterze inwentaryzacyjno-rozpoznawczym, między innymi badań geologicznych czy wizji terenowych. Ze względu na niezbędną szczegółowość tych działań konieczne jest wstępne ograniczenie obszarów, na jakich będą prowadzone. Był to właśnie jeden z celów opracowania Strategicznego Studium Lokalizacyjnego Inwestycji Centralnego Portu Komunikacyjnego: wyznaczenie szerokich korytarzy z uwzględnieniem opinii społeczeństwa tak, aby na kolejnych etapach w ich obrębie prowadzić czasochłonne i kosztowne prace uszczegóławiające, prowadzące do wyznaczenia kilku wariantów szczegółowo badanych w ramach STEŚ.

Zgodnie z zapewnieniami przedstawicieli CPK Sp. z o.o., złożonymi na spotkaniu konsultacyjnym dla mieszkańców gminy Wyry, które odbyło się w dniu 7 kwietnia 2022 r., zespół Biura Strategii i Planowania, Projektowania i Inżynierii Podprogramu Kolejowego CPK, starając się wypełnić obietnicę ze spotkania, dokonał analizy postulowanego przebiegu tzw. wariantu mikołowskiego. Wraz z wykonawcą studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowego, firmą Egis, przeprowadzono szereg spotkań dotyczących całego STEŚ, ale z uzupełnieniem o aspekty przebiegu alternatywnego, m.in. z Jastrzębską Spółką Węglową, Polską Grupą Górniczą i Spółką Restrukturyzacji Kopalń.

Wyniki ponownej analizy nie zostały jeszcze przyjęte jako oficjalny dokument w rozumieniu wewnętrznych procedur inwestora. Powinno to nastąpić w okresie najbliższego miesiąca. Prawdopodobnie dokument zostanie opublikowany w formie dodatku do pozostałych dokumentów STEŚ i jako taki będzie dostępny dla strony społecznej.

Województwo śląskie nie wyróżnia się stopniem wykorzystania kolei w podróżach mieszkańców. Dla przykładu, według danych UTK zawartych w raporcie „Koleje pasażerskie w województwach. Dynamika zmian w latach 2010 - 2020” wskaźnik wykorzystania kolei na mieszkańca w województwie śląskim w roku 2020 wyniósł jedynie 3,6 podróży na mieszkańca i był niższy od uśrednionego wskaźnika dla całego kraju, który wyniósł 5,5. Dowodzi to o zapaści systemu kolejowego w województwie śląskim i świadczy m.in. o pilnej potrzebie nowych inwestycji.

Prowadzona przez Centralny Port Komunikacyjny Sp. z o.o. inwestycja jest korzystna dla całego subregionu zachodniego województwa śląskiego. Warto w tym kontekście nadmienić, iż w europejskiej Strategii Inteligentnej i Zrównoważonej Mobilności zakłada się, iż do 2030 roku wszystkie podróże transportem publicznym realizowane na odległość do 500 km powinny być neutralne klimatycznie, co może zapewnić tylko efektywny transport kolejowy.

Biorąc pod uwagę powyższe informacje, przesuwanie planowanej linii kolejowej na tereny leśne stanowiące otulinę konurbacji śląskiej pod wpływem niezadowolonej grupy gmin, poprowadzenie jej mocno wydłużoną i okrężną trasą nie jest możliwe i mogłoby być ocenione jako działanie krótkowzroczne.

Odnosnie do połączenia linią E65, warto zauważyć, że oba projekty są komplementarne, biorąc pod uwagę obciążenie ruchem kolejowym i fakt, iż Czechy są trzecim największym rynkiem eksportowym Polski, a Polska jest trzecim największym partnerem handlowym Czech. Wobec spodziewanego wzrostu roli transportu kolejowego, o którym była mowa powyżej, potrzebne będzie połączenie alternatywne wobec linii E65.

Dzięki budowie linii Katowice – Ostrawa zwiększy się zdolność przepustowa linii E65 dla transportu towarów. Linia E65 jest modernizowana przez PKP PLK do prędkości 160 km/h. Ponadto, biorąc pod uwagę obecnie obowiązujące plany i zamierzenia międzynarodowe (projekty Rail Baltica czy KDP V4) byłby to najwolniejszy odcinek na całym szlaku Tallin - Budapeszt. Zmiana parametru prędkościowego wiązałaby się natomiast ze znaczną ingerencją w przestrzeń miast, przez które przebiega linia E65 (konieczność dokonania korekt łuków) – szczególnie trudna sytuacja występuje w rejonie Pszczyny i zbiornika Goczałkowickiego.

Warto również zauważyć, że będąca przedmiotem projektu CPK linia Katowice – Ostrawa posiada długość ok. 75 km (w zależności od wariantu), podczas gdy linia E65 jest o ponad 20 km dłuższa, co stanowi ok 20% całości i w przyszłości może rzutować na atrakcyjność tego połączenia, które musi być co najmniej konkurencyjne wobec istniejącej autostrady A1. Linia E65 przebiega przez ośrodki już dziś doskonale skomunikowane ze stolicą Górnego Śląska i pozostałymi częściami kraju (Tychy, Pszczyna, Czechowice-Dziedzice), w związku z czym poprowadzenie tego korytarza transportowego linią E65 nie rozwiązuje żadnego problemu w skali regionu i kraju, pozostawiając miasta takie jak: Rybnik, Żory, Jastrzębie-Zdrój i Wodzisław Śląski na uboczu szlaków kolejowych transportowych, w uzależnieniu od transportu samochodowego.

Pragnę zaznaczyć, że jednym z celów Programu CPK jest zaplanowanie infrastruktury, która pod względem parametrów będzie stanowiła realną alternatywę dla transportu drogowego i która będzie miała realny wpływ na model transportowy subregionu zachodniego województwa śląskiego. Pamiętać należy, że planowana infrastruktura, poza celem ogólnopolskim czy ogólnoeuropejskim, realizować ma także cele lokalne, takie jak rozwój szybkiego, konkurencyjnego, efektywnego oraz czystego transportu kolejowego w skali lokalnej, co jest niezwykle istotne w obliczu wyzwań stojących przed Górnym Śląskiem.

Z wyrazami szacunku

Dokument podpisany elektronicznie przez:

Marcin Horała