INT.7.0003-0235/26
SLO-OS.ZD-CO111/26

Ewa Chmielorz

Radna Sejmiku Województwa Śląskiego

Katowice, 11.09. 2026 r.

Urząd Marszałkowski
Województwa Śląskiego
Kancelaria Sejmiku
Wpł. dn. 15 -09- 2026

Pan

Wojciech Saługa

Marszałek Województwa Śląskiego

INTERPELACJA

w sprawie poprawy skomunikowania kolejowego Subregionu Zachodniego Województwa Śląskiego ze Śląskiem Cieszyńskim, Republiką Czeską oraz południowo-zachodnią częścią województwa opolskiego

Szanowny Panie Marszałku,

w nawiązaniu do odpowiedzi Zarządu Województwa Śląskiego na moją interpelację nr INT.7.0003-0136/25 z dnia 23 września 2025 r., dotyczącą możliwości przywrócenia połączenia kolejowego na trasie Wodzisław Śląski – Jastrzębie-Zdrój – Zebrzydowice, zwracam się o ponowne przeanalizowanie docelowego układu połączeń kolejowych w Subregionie Zachodnim Województwa Śląskiego oraz jego powiązania ze Śląskiem Cieszyńskim, Republiką Czeską i południowo-zachodnią częścią województwa opolskiego.

W odpowiedzi na poprzednią interpelację Zarząd Województwa wskazał, że planowane są inwestycje mające zapewnić połączenie Jastrzębia-Zdroju z Katowicami oraz z Wodzisławiem Śląskim. Jednocześnie wskazano, że utworzenie połączenia Jastrzębie-Zdrój – Cieszyn wymagałoby odbudowy linii kolejowej nr 170 i wiązałoby się m.in. z ingerencją w przebieg Żelaznego Szlaku Rowerowego.

W mojej ocenie kwestia ta powinna być przedmiotem szczegółowej analizy wariantowej, a nie stanowić automatycznej przesłanki do odstąpienia od rozpatrywania całego ciągu komunikacyjnego Wodzisław Śląski – Jastrzębie-Zdrój – Zebrzydowice – Cieszyn. Należy sprawdzić, czy możliwe jest pogodzenie funkcji transportowej i rekreacyjnej tego obszaru poprzez odpowiednie zaprojektowanie przebiegu infrastruktury kolejowej i rowerowej.

Szczególnie istotne są w tym zakresie informacje i propozycje przedstawiane przez Towarzystwo Entuzjastów Kolei (TEK), które od wielu lat zajmuje się analizą lokalnej infrastruktury kolejowej. TEK wskazuje na możliwość wykorzystania dawnego przebiegu linii kolejowych nr 875, 159 i 170 do utworzenia ciągu Wodzisław Śląski – Jastrzębie-Zdrój – Zebrzydowice, a następnie wykorzystania linii nr 90 w kierunku Cieszyna, Bielska-Białej i Wisły. Według przedstawianej przez TEK koncepcji pozwoliłoby to na odtworzenie dawnego ciągu komunikacyjnego Gliwice – Rybnik – Wodzisław Śląski – Jastrzębie-Zdrój – Zebrzydowice – Cieszyn – Bielsko-Biała/Wisła.

TEK zwraca również uwagę na istotną różnicę pomiędzy wariantem prowadzenia kolei przez Jastrzębie-Zdrój w kierunku Pawłowic a wariantem wykorzystującym dawne linie 875, 159 i 170 w kierunku

Zebrzydowic. Wskazuje, że obszar pomiędzy Jastrzębiem-Zdrojem a Pawłowicami jest objęty znaczącymi wpływami eksploatacji górniczej, podczas gdy proponowany przez stowarzyszenie przebieg w kierunku Zebrzydowic miałby – według przedstawionych informacji – ograniczać problem szkód górniczych. TEK wskazuje w szczególności na szkody III–V kategorii, nieciągłości terenu oraz średni poziom osiadania rzędu około 1 metra w skali roku na obszarach objętych eksploatacją górniczą. Z uwagi na wagę tych informacji zasadne jest zweryfikowanie ich w niezależnej analizie technicznej i geologiczno-górniczej.

Ważnym elementem koncepcji przedstawianej przez TEK jest również możliwość lokalizacji przystanku kolejowego Jastrzębie-Zdrój w rejonie dawnego przystanku Jastrzębie-Zdrój Zofiówka. Wskazywane jest jego korzystne położenie względem zwartej zabudowy, zajezdni MZK oraz terenów przemysłowych. Kwestia ta zasługuje na analizę z punktu widzenia dostępności kolei dla mieszkańców oraz możliwości integracji transportu kolejowego z komunikacją miejską.

TEK zwraca również uwagę na lokalizację planowanych elementów infrastruktury KDP w rejonie Wodzisławia Śląskiego i Mszany. W przedstawianych propozycjach wskazywana jest możliwość wykorzystania rejonu Wodzisławia Śląskiego – Wilchw jako węzła dogodniejszego dla Subregionu Zachodniego. Argumentowane jest to m.in. centralniejszym położeniem względem mieszkańców subregionu oraz potrzebą ograniczenia prowadzenia infrastruktury przez tereny potencjalnie narażone na szkody górnicze i problemy terenowe. Kwestia ta powinna zostać zweryfikowana w ramach analiz technicznych, transportowych, środowiskowych i ekonomicznych.

Istotne jest, aby planowanie kolei w Subregionie Zachodnim nie ograniczało się do pojedynczych inwestycji, lecz uwzględniało docelową funkcjonalność całej sieci. Połączenie Jastrzębia-Zdroju z Wodzisławiem Śląskim powinno być analizowane jako element potencjalnego ciągu Wodzisław Śląski – Jastrzębie-Zdrój – Zebrzydowice – Cieszyn, z możliwością dalszego powiązania z Bielskiem-Białą, Wisłą oraz siecią kolejową Republiki Czeskiej.

Znaczenie takiego podejścia wzrasta w związku z aktualną wersją Horyzontalnego Rozkładu Jazdy dla rozkładu 2034/2035, zaktualizowaną po konsultacjach. Dokument ten powinien być punktem odniesienia dla oceny, czy Subregion Zachodni zostanie odpowiednio włączony w przyszłą sieć połączeń krajowych i międzynarodowych.

Równolegle należy przeanalizować możliwości rozwoju połączeń transgranicznych w kierunku Bohumina i Ostrawy, w tym skoordynowania istniejących połączeń regionalnych. Zasadne jest również przeanalizowanie potencjału połączeń Racibórz – Krzanowice – Chuchelna – Opawa oraz zachowania przyszłej funkcji transportowej linii nr 176 i 192 na kierunku Racibórz – Syrynia – Pszów.

W związku z powyższym zwracam się o udzielenie odpowiedzi na następujące pytania:

1. Czy Zarząd Województwa Śląskiego przeprowadził lub zlecił analizę możliwości utworzenia połączenia kolejowego Wodzisław Śląski – Jastrzębie-Zdrój – Zebrzydowice – Cieszyn, z wykorzystaniem dawnych linii kolejowych nr 875, 159 i 170 oraz – w dalszym przebiegu – linii nr 90? Jeżeli tak, proszę o wskazanie daty wykonania analizy, wykonawcy, głównych wniosków oraz udostępnienie dokumentacji.
2. Czy Zarząd Województwa analizował wariant wskazywany przez Towarzystwo Entuzjastów Kolei, zakładający prowadzenie połączenia Wodzisław Śląski – Jastrzębie-Zdrój – Zebrzydowice po dawnych liniach nr 875, 159 i 170, zamiast ograniczenia obsługi Jastrzębia-Zdroju do relacji przez Pawłowice? Jeżeli nie, proszę o wskazanie przyczyn.

3. Czy przeprowadzono porównanie wariantów pod względem kosztów budowy i utrzymania, długości trasy, czasu przejazdu, liczby potencjalnych pasażerów, dostępności przystanków, warunków geologiczno-górniczych oraz możliwości rozwoju połączeń w kierunku Cieszyna, Bielska-Białej, Wisły i Republiki Czeskiej? Jeżeli tak, proszę o przedstawienie wyników.

4. Czy w analizach dotyczących połączenia Jastrzębie-Zdrój – Cieszyn uwzględniono możliwość zachowania funkcji Żelaznego Szlaku Rowerowego poprzez zmianę przebiegu infrastruktury rowerowej, kolejowej lub zastosowanie rozwiązania wariantowego? Jeżeli nie, proszę o wskazanie przyczyn odstąpienia od takiej analizy.

5. Czy Zarząd Województwa posiada analizę wpływu szkód górniczych na planowane i rozważane warianty połączeń kolejowych w rejonie Jastrzębia-Zdroju, Pawłowic, Wodzisławia Śląskiego i Mszany? W szczególności proszę o wskazanie, czy porównywano warunki geologiczno-górnicze wariantu Jastrzębie-Zdrój – Pawłowice z wariantem Jastrzębie-Zdrój – Zebrzydowice. Jeżeli takich analiz nie wykonano, czy Zarząd zamierza je zlecić?

6. Czy analizowano możliwość lokalizacji przystanku kolejowego w Jastrzębiu-Zdroju w rejonie dawnego przystanku Jastrzębie-Zdrój Zofiówka, wskazywanego przez TEK jako lokalizacja korzystna z punktu widzenia obsługi mieszkańców, integracji z komunikacją miejską oraz obsługi terenów przemysłowych? Jeżeli tak, jakie były wyniki analizy?

7. Czy w ramach prac dotyczących linii Katowice – granica państwa – Ostrawa analizowano alternatywne lokalizacje infrastruktury kolejowej w rejonie Wodzisławia Śląskiego i Mszany, w tym możliwość wykorzystania rejonu Wodzisławia Śląskiego – Wilchw jako węzła kolejowego? Proszę o wskazanie kryteriów, na podstawie których dokonano wyboru obecnego rozwiązania.

8. W planach Port Polska dla odcinaka Katowice-Ostrawa linia ma być na 25 kV AC, a także łacznice do Wodzisławia Ślaskiego i Jastrzębia Zdroju co w sposób techniczny uniemożliwi przejazd dowolnych pociagów pasażerski poza specjalnymi multisystemowimi lub spalinowymi-hybrydowymi miedzy Wodzisławiem Śląskim a Jastrzębiem Zdrojem. W ofercie przewoźników regionalnych m.in Kolei Śląskich pojazdów multisystemowych 3kVDC-25kVAC czy spalinowych-hybrydowych PKP IC ma takowe ale w małych ilościach a PolRegio tylko spalinowo-hybrydowe. W takim razie należy odbudowac obie linie miedzy Wodzisławiem Jastrzębiem jedna na 3kV DC (PLK) drugą na 25 kV AC (Port Polska) lub naciskać aby linia Wodzisław-Jastrzębie była dwusystemowa itd .

   Całość o tym na sesji rady miasta 1:29
   http://www.wodzislawslaski.esesja.pl/transmisja/83048/xxviasesjaaradyamiejskiejawodzis%C5%82awiaa%C5%9Bl%C4%85skiegoawadniua23akwietniaa2026ar.htm?hd=1

9. W jaki sposób w aktualnej wersji Horyzontalnego Rozkładu Jazdy dla rozkładu 2034/2035 uwzględniono Rybnik, Wodzisław Śląski, Jastrzębie-Zdrój i Racibórz w zakresie połączeń krajowych i międzynarodowych? Proszę o wskazanie przewidzianych relacji, częstotliwości oraz możliwości przesiadkowych.

10. Czy Zarząd Województwa analizuje możliwość lepszego skoordynowania połączeń regionalnych S71 i S78 w celu zapewnienia dogodnych, powtarzalnych przesiadek w kierunku Bohumina i Ostrawy? Czy analizowano możliwość wydłużenia wybranych połączeń regionalnych do Bohumina?

11. Czy Zarząd Województwa prowadzi rozmowy ze stroną czeską, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. oraz właściwymi organami administracji rządowej dotyczące możliwości odtworzenia

transgranicznego połączenia kolejowego Racibórz – Krzanowice – Chuchelna – Opawa? Jeżeli tak, proszę o przedstawienie aktualnego stanu prac i najważniejszych ustaleń.

12. Czy przy planowanej odbudowie lub rewitalizacji linii kolejowych nr 177 i 294 na trasie Racibórz – Głubczyce – Racławice Śląskie analizowano możliwość dalszego wykorzystania infrastruktury w kierunku Pszowa z wykorzystaniem linii nr 176 i 192? Czy Zarząd podejmuje działania w celu zachowania możliwości przyszłego uruchomienia połączenia kolejowego z Pszowem?

13. Czy Zarząd Województwa prowadzi rozmowy ze stroną czeską i przewoźnikami w sprawie integracji oferty taryfowej na połączeniach transgranicznych, w szczególności na odcinkach Chałupki – Bohumin oraz Cieszyn – Czeski Cieszyn? Czy analizowano możliwość wprowadzenia jednego biletu obejmującego podróż pomiędzy miejscowościami Subregionu Zachodniego a Bohuminem i Ostrawą oraz pomiędzy Subregionem Zachodnim a Cieszynem?

14. Czy Zarząd Województwa posiada długofalową koncepcję rozwoju połączeń kolejowych Subregionu Zachodniego z Republiką Czeską, Śląskiem Cieszyńskim oraz południowo-zachodnią częścią województwa opolskiego? Jeżeli tak, proszę o przedstawienie jej głównych założeń oraz wskazanie, które elementy tej koncepcji są obecnie przygotowywane, finansowane lub realizowane.

Proszę również o przedstawienie stanowiska Zarządu Województwa Śląskiego, czy w jego ocenie docelowy układ połączeń kolejowych Subregionu Zachodniego powinien obejmować bezpośredni ciąg Wodzisław Śląski – Jastrzębie-Zdrój – Zebrzydowice – Cieszyn oraz zapewniać sprawne połączenia z Bohuminem i Ostrawą, a także możliwość dalszego rozwoju połączeń w kierunku Bielska-Białej, Wisły i południowo-zachodniej części województwa opolskiego.

Z poważaniem

Ewa Chmielorz
Radna Sejmiku Województwa Śląskiego

Materiały i informacje uwzględnione przy opracowaniu interpelacji:

- odpowiedź Zarządu Województwa Śląskiego na interpelację nr INT.7.0003-0136/25 z dnia 29 września 2025 r.;
- materiały i stanowiska Towarzystwa Entuzjastów Kolei (TEK) dotyczące wariantów połączenia Wodzisław Śląski – Jastrzębie-Zdrój – Zebrzydowice – Cieszyn, lokalizacji przystanków oraz wykorzystania linii nr 176 i 192;
- Horyzontalny Rozkład Jazdy – HRJ 2035.