Katowice, 24.09.2026 r.
TP-TK.0003.7.2026
TP-TK.KW-00376/26
INT.7.0003-0235/26

Pani
Ewa Chmielorz
Radna Sejmiku Województwa Śląskiego

Szanowna Pani Radna

W odpowiedzi na interpelację nr INT.7.0003-0235/26 informuję, jak poniżej.

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.

Zarząd Województwa nie przeprowadzał ani nie zlecał analizy możliwości utworzenia powyższego połączenia kolejowego.

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.

Zarząd Województwa nie analizował wskazanego wariantu. Obsługa Jastrzębia-Zdroju przez Pawłowice Śląskie stanowi element programu Kolej+, gdzie jednym z głównych założeń programu było zapewnienie możliwości zapewnienia połączeń do miasta wojewódzkiego. Z uwagi na powyższe wybrano wariant obsługi przez Pawłowice, Żory i Orzesze.

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.

Porównanie wariantów połączenia Jastrzębia-Zdroju z Katowicami w ramach programu Kolej+ stanowiło element analizy wielokryterialnej w ramach studium wykonalności ww. inwestycji. Analiza połączeń między Jastrzębiem-Zdrój, a Cieszynem, Bielskiem-Białą, Wisłą i Republiką Czeską nie była prowadzona z uwagi na założenia programu Kolej+.

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.

Województwo nie jest podmiotem odpowiadającym za odbudowę linii kolejowych będących w zarządzie PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. Dlatego Województwo nie prowadziło analiz dotyczących możliwości technicznych budowy połączenia Jastrzębie-Zdrój – Cieszyn, w tym sposobu rozwiązania potencjalnych kolizji z infrastrukturą *Żelaznego Szlaku Rowerowego*.

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?

Województwo nie posiada analizy z porównaniem warunków geologiczno-górniczych między powyższymi wariantami. Zarząd Województwa nie zamierza zlecać dodatkowych analiz, ponieważ prowadzącym inwestycje budowy linii kolejowych na terenie Pawłowic, Jastrzębia-Zdroju i Mszany są: PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. oraz Centralny Port Komunikacyjny Sp. z o.o. (CPK).

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?

Województwo nie widzi możliwości lokalizacji przystanku w rejonie dawnego przystanku Jastrzębie-Zdrój Zofiówka z uwagi na inny przebieg budowanej linii kolejowej łączącej Jastrzębie-Zdrój z Pawłowicami i dalej Katowicami.

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.

Prace projektowe dotyczące linii Katowice – Granica Państwa – Ostrawa nie były prowadzone przez Województwo Śląskie lecz przez Centralny Port Komunikacyjny sp. z o.o.

8. W planach Port Polska dla odcinka Katowice-Ostrawa linia ma być na 25 kV AC, a także łącznice do Wodzisławia Śląskiego i Jastrzębia Zdroju co w sposób techniczny uniemożliwi przejazd dowolnych pociągów pasażerski poza specjalnymi multisystemowymi lub spalinowymi-hybrydowymi między Wodzisławem 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 odbudować obie linie między Wodzisławiem a Jastrzębiem - jedną na 3kV DC (PLK) drugą na 25 kV AC (Port Polska) lub naciskać aby linia Wodzisław-Jastrzębie była dwusystemowa itd.

Województwo wielokrotnie apelowało do CPK i Ministerstwa Infrastruktury o elektryfikację odcinków Katowice – Szczejkowice/Żory linii Katowice – Granica Państwa – Ostrawa oraz Wodzisław Śląski – Jastrzębie-Zdrój w systemie 3kV prądu stałego.

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 kolejowych i międzynarodowych? Proszę o wskazanie przewidzianych relacji, częstotliwości oraz możliwości przesiadkowych.

Założenia do Horyzontalnego Rozkładu Jazdy dla rozkładu 2034/2035 (HRJ) są dostępne publicznie. Schemat połączeń HRJ dla połączeń o charakterze wojewódzkim, w tym na terenie Województwa Śląskiego dostępny jest pod adresem https://hrj.gov.pl/produkty-i-raporty/#ruch-regionalny.

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?

Zarząd Województwa Śląskiego dokonuje starań dla jak najlepszej synchronizacji połączeń linii S78 Racibórz – Chałupki z połączeniami linii S71 Katowice – Bohumin. W Rocznym Rozkładzie Jazdy 2026/2027 zaplanowano zwiększenie liczby par połączeń linii S71 na odcinku granicznym Chałupki – Bohumin z 5 do 8.

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.

Zarząd Województwa nie prowadzi rozmów dotyczących odtworzenia połączenia kolejowego Racibórz – Krzanowice – Chuchelna – Opawa.

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?

Możliwość wykorzystania linii nr 176 i 192 w kierunku Pszowa nie była analizowana w ramach projektu odbudowy i rewitalizacji linii kolejowych nr 177 i 294.

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?

Zarząd Województwa obecnie nie prowadzi rozmów dotyczących integracji oferty taryfowej na połączeniach transgranicznych. Na przejściu granicznym Chałupki – Bohumin obowiązuje zryczałtowana opłata w wysokości 4 zł.

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.

Rozwój oraz kształtowanie oferty przewozowej realizowane są zgodnie z zapisami *Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego Województwa Śląskiego*, który stanowi podstawowy dokument określający kierunki rozwoju publicznego transportu zbiorowego w wojewódzkich kolejowych przewozach pasażerskich. Plany Województwa w zakresie rozwoju połączeń kolejowych Subregionu Zachodniego zawarte są również w HRJ.