



Województwo
Śląskie



100-LECIE
POWSTAŃ ŚLĄSKICH
1919-1920-1921



Województwo Śląskie
Europejski Region Przedsiębiorczości 2021-2022

Katowice, 31 marca 2022 r.
KR-TK.0003.3.2022.SM
KR-TK.KW-00099/22
INT.6.0003-0396/22

Pani
Ewa Żak
Radna Sejmiku
Województwa Śląskiego

Szanowna Pani Radno

**Dotyczy przebiegu linii kolejowych w ramach Centralnego Portu
Komunikacyjnego na terenie województwa śląskiego.**

W odpowiedzi na złożoną interpelację z dnia 21.03.2022 roku, informuję zgodnie z poniższym.

WICEMARSZAŁEK
WOJEWÓDZTWA ŚLĄSKIEGO

Dariusz Starzycki

Urząd Marszałkowski
Województwa Śląskiego
ul. Ligonia 46
40-037 Katowice

TELEFON +48 32 20 78 287

dariusz.starzycki@slaskie.pl
slaskie.pl
powstania.slaskie.pl

Centralny Port Komunikacyjny (dalej: CPK) to wieloletni, krajowy program inwestycyjny, nakierowany na realizację węzła przesiadkowego pomiędzy Warszawą a Łodzią. Zadaniem CPK będzie zintegrowanie transportu lotniczego, kolejowego i drogowego. W ramach tego projektu w odległości 37 km na zachód od Warszawy, na obszarze ok. 3.000 hektarów zostanie wybudowany Port Lotniczy Solidarność, który w ramach pierwszego etapu będzie w stanie obsługiwać 40 mln pasażerów rocznie. W skład CPK wejdą też inwestycje kolejowe: węzeł w bezpośredniej bliskości portu lotniczego i połączenia na terenie kraju, które umożliwią przejazd między Warszawą a największymi polskimi miastami w czasie nie dłuższym niż 2,5 godz. Na Program Kolejowy CPK składa się w sumie 12 tras kolejowych, w tym 10 tzw. szprych prowadzących z różnych regionów Polski do Warszawy i CPK. Łącznie to 30 zadań inwestycyjnych i 1981 km nowych linii kolejowych, których fragmenty związane z tą inwestycją zostaną zlokalizowane m.in. na obszarze Województwa Śląskiego.

Odnosząc się do Pani postulatów w sprawie wskazania podjętych działań przez Województwo Śląskie w zakresie proponowanych przez CPK wariantów przebiegu linii kolejowej na terenie województwa śląskiego, przedstawiam poniżej dotychczasowe ustalenia:

1. W piśmie tut. Urzędu z lipca 2020 r., skierowanym do CPK, a dotyczącym konsultacji przebiegu projektowanej linii kolejowej na odcinku Katowice - Jastrzębie Zdrój - Ostrawa podkreślono, że przebieg konsultowanej LK170 powinien łączyć ośrodki będące największymi skupiskami ludności w Województwie Śląskim. Jako najkorzystniejszy zaopiniowano wariant W54 [zał. 1]. Według pierwotnego planu z 2020 r. linia przebiegała przez Mikołów, Orzesze, Czerwonkę-Leszczyny, Świerklany, Mszanę i Godów. Wariant ten pozwalał uzyskać zwiększoną dostępność do transportu kolejowego dla >400 tys. osób z optymalnym czasem przejazdu dla pociągów dalekobieżnych. Na pozytywną opinię wpłynęła również możliwość integracji linii Kolei Dużych Prędkości (dalej: KDP) z istniejącą już siecią kolejową PKP PLK S.A. przy wybudowaniu łącznicy z KDP do linii kolejowej nr 140 pomiędzy stacjami Czerwonka, a Orzesze Jaśkowice oraz modyfikacji zjazdu z KDP, aby skrócić

czas przejazdu z Rybnika do Katowic. Obecny wariant W61 [zał. 2] – który zastąpił wariant W54 – charakteryzuje się zmienioną trasą: od Mikołowa linia biegnie na wschód od miasta Czerwionka-Leszczyny, by następnie przed Żorami skierować się na południowy zachód i wrócić do pierwotnego planu. W cyt. opinii podkreślono, iż projektowana LK170 wpisuje się w ustalenie Planu Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Śląskiego 2020+ (dalej: Plan 2020+), w którym zapisane zostało zadanie „Budowa kolei dużych prędkości Warszawa–Katowice–Ostrawa”, jednak bez przesądzenia lokalizacji przebiegu. Zaznaczono również, że wszystkie zaproponowane warianty przebiegu LK170 kolidują z określonymi w Planie 2020+ obszarami o wysokich walorach przyrodniczych i krajobrazowych oraz zadaniami samorządowymi służącymi realizacji inwestycji celu publicznego.

2. Należy jednocześnie zauważyć, że budzący wątpliwości, jeden z wariantów przebiegu linii kolejowej CPK, zlokalizowany pierwotnie na terenie Śląskiego Ogrodu Botanicznego w Mikołowie jest już wariantem nieaktualnym. Po zebraniu opinii we wstępnej fazie konsultacji CPK uwzględniło wiele sugestii, w tym m.in. kolizje z obszarami cennymi czy zabudowanymi. Konsultowane obecnie przebiegi udostępniono do publicznego wglądu na stronie internetowej CPK w zakładce „Dla mieszkańców”.
3. Z kolei w odpowiedzi na pismo tut. Urzędu z lipca 2021 r. Ministerstwo Infrastruktury w piśmie z września 2021 r. zaznacza, że w zmianie Planu 2020+ powinny zostać uwzględnione wszystkie inwestycje kolejowe planowane jako Inwestycje Towarzyszące, a zamieszczone w Strategicznym Studium Lokalizacyjnym CPK.
Prace nad Studium są w toku, a ich efekty, zanim zostaną zamieszczone w zmianie Planu 2020+, muszą znaleźć swoje odniesienie w treści, opracowywanego obecnie, Regionalnego Planu Transportowego oraz Strategii Rozwoju Województwa Śląskiego. To stanowiło jedną z istotnych przesłanek do aktualizacji harmonogramu prac nad zmianą Planu 2020+.
4. Z informacji zamieszczonych na stronie internetowej CPK wynika, że zostały wznowione spotkania konsultacyjne z mieszkańcami poszczególnych gmin. Harmonogram spotkań został udostępniony w zakładce „Dla mieszkańców”. Na dzień 30 marca 2022 r. ustalone zostały terminy 16 spotkań z mieszkańcami gmin przez które jest projektowana linia Katowice-granica państwa-Ostrawa. Dodatkowo mieszkańcy poszczególnych gmin mogli wziąć udział w spotkaniach informacyjnych w formie zdalnej. Nagrania z tych spotkań udostępnione zostały na stronie internetowej CPK. Ponadto, w ramach prac nad studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowym dla projektu inwestycji, mieszkańcy gmin przez które ona przebiega mogą do siedmiu dni kalendarzowych po ostatniej dacie spotkania konsultacji społecznych wносить uwagi do jej przebiegu poprzez elektroniczny formularz ankiety, zamieszczony przez CPK na swojej stronie internetowej.
5. Mając na uwadze wskazane powyżej uwarunkowania, ujęcie inwestycji związanych z CPK w zmianie Planu 2020+ może nastąpić dopiero po zaprezentowaniu przez inwestora wariantu przebiegu linii skonsultowanego ze społecznością lokalną.
Przebiegi te powinny również zostać wprowadzone do dokumentów strategicznych opracowywanych przez Urząd, a mianowicie do Regionalnego Planu Transportowego i Strategii Rozwoju Województwa Śląskiego. Przebieg prac nad CPK jest na bieżąco monitorowany poprzez stronę internetową inwestycji.
6. Podczas opracowywania wstępnego studium planistyczno-prognostycznego dla projektu pn.: „Uzupełnienie sieci kolejowej o połączenie kolejowe Jastrzębia-Zdroju z Katowicami” w ramach programu Kolej+ wystosowano zapytanie o opinię do CPK. Stanowisko z września 2021 r. stwierdza, że planowane warianty przebiegu linii kolejowej Katowice – Jastrzębie-Zdrój, realizowane w ramach programu Kolej+ przechodzą przez korytarz linii CPK Katowice – granica państwa. Planowana linia, realizowana w programie Kolej+ ma w założeniu przyczynić się do poprawy połączenia Jastrzębia-Zdroju, Żor i Rybnika i dalej prowadzić do Katowic. Według

obecnej propozycji CPK odcinek Żory – Orzesze w obu wariantach się dubluje. Stanowisko CPK z listopada 2021 r. stwierdza dodatkowo, że bezzasadna z punktu widzenia funkcjonalnego oraz wydatkowania środków finansowych jest budowa dwóch równoległych linii w kierunku Jastrzębia Zdroju. Zdaniem CPK, optymalnym rozwiązaniem byłaby rezygnacja z tej części projektu Kolej+. Za punkt wyjścia CPK uważa ograniczenie projektu na odcinku Orzesze – Żory, oraz rozpoczęcie nowej linii w pobliżu stacji Żory. Problemem wynikającym z zastosowania tego rozwiązania jest konieczność zastosowania taboru dwusystemowego do obsługi relacji Katowice – Jastrzębie-Zdrój. W obecnym projekcie założono zasilanie prądem przemiennym o napięciu 25kV AC, co w znaczący sposób uniemożliwia prowadzenie ruchu wojewódzkiego na liniach KDP. Na chwilę obecną żaden z regionalnych przewoźników w Polsce nie dysponuje pojazdem dwusystemowym. Nowopowstająca linia jest projektowana jako linia KDP, której parametry różnią się od linii konwencjonalnych, ma zostać podniesiona prędkość maksymalna do 250 km/h z jaką będą mogły poruszać się składy oraz system zasilania prądem przemiennym 25 kV. W konsekwencji będą mogły poruszać się jedynie pociągi dalekobieżne. Ze względu na pokrywanie się trasowania rozpatrywanych wariantów inwestycyjnych w projekcie Kolej+ oraz CPK, ustalono wprowadzenie w dokumentacji projektu Kolej+ zapisów, wskazujących na późniejszą konieczność ewentualnego powiązania koncepcji obu projektów w przypadku ostatecznego wyboru wariantu inwestycyjnego do realizacji w ramach opracowanego Studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowego CPK. Z uwagi na początkową fazę przygotowania dokumentacji przedprojektowej przez CPK, w chwili obecnej nie było możliwe wskazanie szczegółowych rozwiązań technicznych rozpatrywanych wariantów.

7. Województwo Śląskie uczestniczy w spotkaniach poświęconych projektowanym liniom kolejowym CPK na terenie województwa.

Sekretarz Województwa Dariusz Ptaś uczestniczył w posiedzeniu Senackiego Zespołu do spraw rozwoju Województwa Śląskiego w dniu 10 marca br. Spotkanie poświęcone było kolei dużych prędkości w szczególności na terenie województwa śląskiego z udziałem między innymi przedstawicieli Centralnego Portu Komunikacyjnego.

W dniu 17 marca br. w Śląskim Urzędzie Wojewódzkim w Katowicach zostało zorganizowane zostało spotkanie z Marcinem Horałą, sekretarzem stanu w Ministerstwie Infrastruktury i pełnomocnik rządu ds. Centralnego Portu Komunikacyjnego dla RP, z samorządowcami i posłami z terenu województwa Śląskiego. Przedstawicielem województwa na spotkaniu był Sekretarz Województwa.

Z powierzeniem



WICEMARSZAŁEK
WOJEWÓDZTWA ŚLĄSKIEGO
Dariusz Starzycki

Załączniki:

1. Mapa z oznaczonym wariantem W54 z 2020 r.
2. Mapa z oznaczonym wariantem W61 z 2022 r.