



Województwo
Śląskie

Katowice, 2. czerwca 2022 r.
KR-TK.0003.3.2022.SM
KR-TK.KW-00188/22
INT.6.0003-0396/22



Pani
Ewa Żak
Radna Sejmiku
Województwa Śląskiego

Szanowne Pani Radno

WICEMARSZAŁEK
WOJEWÓDZTWA ŚLĄSKIEGO

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

Dariusz Starzycki

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

TELEFON +48 32 20 78 287

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

W nawiązaniu do Pani interpelacji z dnia 21.03.2022 r. oraz do pisma nr KR-TK.KW-00105/22 z dnia 05.04.2022 r. skierowanego do Pełnomocnika Rządu ds. Centralnego Portu Komunikacyjnego przekazuję w załączeniu kopię pisma nr CPK-2.054.26.2022 z dnia 25.05.2022 r. otrzymanego od Pełnomocnika Rządu ds. Centralnego Portu Komunikacyjnego p. Marcina Horały.

Z poważaniem
WICEMARSZAŁEK
WOJEWÓDZTWA ŚLĄSKIEGO
Dariusz Starzycki

Załączniki:

1. Pismo Pełnomocnika Rządu ds. Centralnego Portu Komunikacyjnego nr CPK-2.054.26.2022 z dnia 25.05.2022 r.

Otrzymują: Adresat,
kopia aa



MINISTERSTWO INFRASTRUKTURY

Pełnomocnik Rządu
ds. Centralnego Portu Komunikacyjnego

Marcin Horała

Znak sprawy: CPK-2.054.26.2022

KR-TK
1.06.
[Signature]

Warszawa, dnia 25 maja 2022 r.

Województwo Śląskie w Katowicach
Kancelaria Ogólna

Wpł. dn. 31-05-2022

Nr dep. 64844/22

Adresat: Klaudia Worach

Urząd Marszałkowski
Województwa Śląskiego w Katowicach
Departament Komunikacji Regionalnej

Wpł. dn. 01-06-2022

VOJEWÓDZKI MARSZAŁEK
WOJEWÓDZTWA ŚLĄSKIEGO

[Signature]
Dariusz Starycki

Szanowny Pan
Jakub Chelstowski
Marszałek Województwa Śląskiego
ul. Ligonia 46
40-037 Katowice

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na pismo z dn. 5 kwietnia br. (znak pisma: KR-TK.0003.3.2022.SM) przekazujące interpelację Pani Ewy Żak, Radnej Sejmiku Województwa Śląskiego, dotyczącą projektowanej linii kolejowej nr 170, niniejszym przesyłam stosowne informacje.

W ramach prowadzonych przez Centralny Port Komunikacyjny Sp. z o.o. prac w województwie śląskim ma powstać 100 km nowych linii kolejowych. Ponadto, planowana jest modernizacja 246 km linii istniejących, którą przeprowadzi PKP PLK S.A. Podkreślić należy, że budowa nowych linii kolejowych, jak i modernizacja już istniejących, doprowadzi do poprawy dostępności transportowej miejscowości znajdujących się w ciągu linii nr 170.

W dniu 20.07.2021 r. spółka Centralny Port Komunikacyjny zawarła umowę na opracowanie Studium Techniczno - Ekonomiczno - Środowiskowego (STES) 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 przez władze samorządowe oraz mieszkańców.

Opracowanie przebiegu wariantów 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 STES.

Planowanie budowy układów torowych dostosowanych do prędkości 250 czy 300 km/h wymaga zastosowania właściwych parametrów technicznych, np. w zakresie odpowiednio dużych promieni łuków poziomych i pionowych. Z uwagi na fakt, że w warunkach krajowych budowa taka nie ma precedensu, spółka CPK podjęła współpracę z kolejami francuskimi SNCF, której owocem było m.in. opracowanie szczegółowych standardów technicznych opisujących zasady kształtowania infrastruktury dla kolei dużych prędkości.

Powyższe warunki techniczne stanowią podstawę procesu projektowego, gdzie zatrudnione zespoły inżynierów pracują nad odpowiednim ukształtowaniem linii kolejowej. Każdy planowany fragment linii jest szczegółowo analizowany pod kątem kolizji z istniejącą zabudową mieszkaniową i użytkową. Badane są skrzyżowania z infrastrukturą komunalną, sieciami energetycznymi, układem drogowym, położenie względem zabytków, siedlisk dzikich zwierząt oraz chronionych obszarów naturalnych. Podczas etapu przygotowawczego i projektowego kładziony jest nacisk, aby proponowane przebiegi w możliwie niewielkim stopniu wpływały negatywnie na funkcjonowanie społeczności.

Podczas prac studialnych nad projektowaną linią kolejową Katowice – Ostrawa brane są pod uwagę zarówno czynniki społeczne, ekonomiczne, jak i środowiskowe. Należy jednak pamiętać, że teren do trasowania KDP na tym odcinku jest bardzo trudny z uwagi na obszary szkód górniczych, tereny zurbanizowane i sąsiedztwo autostrady A1.

Pragnę wskazać, że planowana linia kolejowa jest elementem sieci bazowej rozszerzonej transeuropejskiego korytarza TEN-T Bałtyk – Adriatyk. Biegnie ona z Warszawy przez modernizowaną przez PKP PLK Centralną Magistralę Kolejową (CMK) i Katowice do przygranicznej Ostrawy, do której Czesi przygotowują budowę swojej linii dużych prędkości. Obie inwestycje są ze sobą skoordynowane, wyznaczono dwie potencjalne lokalizacje dla przejścia KDP przez granicę. W związku z tym nie ma technicznej możliwości przeprowadzenia linii kolejowej nr 170 Innym szlakiem, omijającym aglomerację śląską.

Ponadto informuję, że żaden z zaproponowanych wariantów nie przebiega bezpośrednio przez teren Śląskiego Ogrodu Botanicznego, a jedynie w jego sąsiedztwie. Warto nadmienić, że istnienie czynnych linii kolejowych w pobliżu terenów zielonych, rekreacyjnych, parków i ogrodów (w przeciwieństwie do niektórych dróg) nie powoduje ich automatycznej degradacji, czego dowodzą liczne przykłady. Dla przykładu, Ogród Botaniczny Uniwersytetu Adama Mickiewicza w Poznaniu zlokalizowany jest w bezpośrednim sąsiedztwie ruchliwej linii kolejowej nr 351 z Poznania do Szczecina, a Ogród Botaniczny w Szczecinie znajduje się 200 metrów od torów Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej – projektu również współfinansowanego i wspieranego przez UE oraz realizowanego bez poważniejszych wątpliwości ze strony lokalnej opinii publicznej.

Jednocześnie chciałbym wskazać, iż wariant inwestorski dla linii kolejowej nr 170 poznamy po zakończeniu Etapu III STEŚ na przełomie sierpnia/września br. Zostanie on poddany konsultacjom społecznym w ramach procedur uzyskiwania Decyzji o Środowiskowych Uwarunkowaniach (DŚU). Natomiast o wariantcie ostatecznym będziemy mogli mówić po uzyskaniu DŚU, co jest planowane w IV kwartale 2023 roku.

Z wyrazami szacunku

Dokument podpisany elektronicznie przez:

Marcin Horała