

Protokół Nr 23
z posiedzenia Komisji Rozwoju i Zagospodarowania Przestrzennego
w dniu 15.09.2026 roku

W posiedzeniu udział wzięli radni członkowie Komisji Rozwoju i Zagospodarowania Przestrzennego, zwanej dalej Komisją oraz zaproszeni goście. W związku z nieobecnością Przewodniczącego Komisji Pana Grzegorza Wolnika posiedzenie prowadził zastępca przewodniczącego Komisji Pan Marcin Szarek

Proponowany porządek obrad.

1. Otwarcie i zatwierdzenie porządku obrad Komisji.
2. Przyjęcie protokołu nr 22 z ostatniego posiedzenia Komisji.
3. Szczegółowe omówienie koncepcji budowy i przywrócenia planów dla linii kolejowej nr 191 Wisła Głębce –Istebna –Koniaków –Zwardoń.
4. Zaopiniowanie projektów uchwał na najbliższą sesję Sejmiku.
5. Sprawy różne i wolne wnioski.

Ad 1.

Zastępca Przewodniczącego Komisji, Pan Marcin Szarek - otworzył posiedzenie Komisji, przedstawiając proponowany porządek posiedzenia oraz zaproszonych gości. Poinformował radnych członków Komisji, iż w związku z brakiem projektów uchwał do zaopiniowania punkt 4 z porządku obrad zostaje wykreślony. Zastępca Przewodniczącego stwierdził quorum potrzebne do podejmowania opinii i wniosków przez Komisję. W głosowaniu jawnym Komisja jednomyślnie przyjęła zaproponowany porządek.

Ad 2.

Zastępca Przewodniczącego Komisji, Pan radny Marcin Szarek - poprosił zebranych o zgłaszanie uwag i zastrzeżeń do rozesłanego pocztą elektroniczną projektu protokołu nr 22. Ponieważ nie wniesiono uwag i zastrzeżeń, przeto na podstawie §44m ust. 2 statutu Województwa Śląskiego, protokół nr 22 z posiedzenia Komisji Rozwoju i Zagospodarowania Przestrzennego z dnia 18 sierpnia 2026 r. uważa się za przyjęty przez Komisję.

Ad 3

Zastępca Przewodniczącego Komisji, Pan Marcin Szarek – przechodzimy do omówienia punktu trzeciego porządku posiedzenia. Zaprosiłem samorządowców z tych terenów abyśmy mogli podyskutować na temat tego projektu oraz zastanowić się jak możemy temu projektowi pomóc jako samorząd województwa.

Pan Piotr Trybuś przedstawiciel Przedsiębiorstwa Projektowo-Usługowego "INKOM" w Katowicach – zanim przejdziemy do omawiania tematu linii kolejowej 191 chciałbym na wstępie pokazać nasze cv czym zajmujemy się jako firma projektowo –usługowa. Projektowana linia kolejowa łącząca Zwardoń i Laliki z Wisłą Głębceami rozpała do dzisiaj wyobraźnię wielu osób. Linie kolejowe zbudowane z obu stron planowanego połączenia zostały poprowadzone wzdłuż dolin rzek, które wymusiły charakterystyczny wijący się ich przebieg. Kolej żelazna dotarła do Zwardonia już 1884 roku, zbudowana wzdłuż doliny Soły i jej dopływów. Z kolei do Wisły Głębce linia kolejowa została doprowadzona w 1933 roku - zbudowana została w dolinie Wisły oraz Kopydła. W tym opracowaniu skupimy się na najczęściej pojawiającym się wariantcie przebiegu tej planowanej linii. Nie ukrywamy, że na pewno istniały także inne warianty przebiegu tej linii, choćby w wersji koncepcyjnej. Patrząc na mapy oraz rzeźbę terenu ma się wrażenie, że faktycznie został do realizacji wybrany model uwzględniający jak najlepszy przebieg jeśli chodzi o koszt budowy torowiska, obiektów inżynierskich, a także obsługę ówczesnej sieci osadniczej, budowane sanatorium na Kubalonce, czy zaplanowaną jedyną stację na tej linii. Jednotorowa linia kolejowa wraz z równolegle biegnącą linią telegraficzną (następnie telefoniczną) miała mieć parametry dopasowane do możliwości trakcyjnych

ówczesnych parowozów. Podobnie jak w przypadku odcinka Wisła Uzdrawisko - Wisła Głębcze były to promienie łuków nie mniejsze niż 200 metrów, czy wzniesienia (spadki) nie przekraczające 30 promili. Często stacja kolejowa Zwardoń jest mylona jako miejsce zakończenia tej linii. Otóż projektowana trasa miała się kończyć w Lalikach. Obecny przystanek kolejowy Laliki (wraz z jego bliższą okolicą) ma widoczne do dnia dzisiejszego miejsce pod ewentualną rezerwę terenową związaną z jej możliwością rozbudowy jego do stacji kolejowej. Miejsce dołączenia planowanej linii z Wisły Głębiec to obecny rejon przystanku osobowego w Lalikach położony na wysokości 616 m n.p.m. Równia stacji Wisła Głębcze to z kolei wysokość 540 m n.p.m. Między tymi punktami ówcześni projektanci musieli się zmierzyć z wieloma problemami natury technicznej, kosztowej, czy własnościowej. Już pierwszy odcinek z Wisły Głębiec w kierunku Kubalonki (obecnie przysiółek Istebnej) to kwestia pokonania kilkudziesięciu metrów w górę do planowanego jedyne na trasie. Różnica wysokości miała zostać pokonana dwoma łukami odwrotnymi oraz oparciem torowiska o zbocza góry Kubalonka oraz Głębiec. Aż do planowanej stacji Istebna linia miała obierać kierunek południowo - wschodni. Na wysokości powyżej 620 m n.p.m. w celu pokonania masywów Głębcza (825 m n.p.m.) oraz Kubalonki (830 m n.p.m.) planowano budowę tunelu. Miał prawdopodobnie prowadzić wzniesieniem w kierunku Kubalonki. Po zachodniej stronie zbudowanego w 1936 roku sanatorium (obecnie jest to Wojewódzkie Centrum Pediatrii „Kubalonka”) na wysokości ok. 650 m n.p.m. planowany był do budowy przystanek kolejowy o nazwie „Kubalonka”. Za tym przystankiem linia kolejowa miała przekraczać mostem (podobnym architektonicznie do tych z wiślańskich dolin Dziechcinki oraz Łabajowa) dolinę potoku Połomity Mały oraz ulicę Połom. Dalej linia kolejowa miała opadać i przebiegać przez istebniańskie przysiółki Połom i Kawulonka. Dolinę rzeki Olzy miała pokonać kolejnym planowanym mostem na wysokości powyżej 600 m n.p.m. pomiędzy obecnymi stacjami dolnymi wyciągów narciarskich i oprzeć się na północno - wschodnim stoku Złotego Gronia (710 m n.p.m.). Po przejściu przez obecną ulicę Poloki na przysiółku Wojtosze (Wojtaszowie), niedaleko kościoła ewangelickiego w Istebnej miała znajdować się planowana jedyna na tej linii kolejowej stacja kolejowa (o nazwie „Istebna”). Prawdopodobnie wyglądałaby jak stacja w Wiśle Głębcach (tj. układ 3 - 4 torów, stacja wodna oraz dwupiętrowy budynek stacyjny z przybudówką dla podróżnych). Dalej w kierunku południowym pod drogą Istebna - Koniaków miała ona zostać przeprowadzona głębokim wąwozem, bądź kolejnym tunelem. W rejonie przysiółka Pustki po oparciu po południowej stronie o rozległy szczyt Ochodzita (894 m n.p.m.) planowana trasa miała obierać kierunek wschodni, a od przygotowywanej stacji w Istebnej ponownie miała się wznosić. Na wzniesieniu planowany był przystanek kolejowy o nazwie „Koniaków”. Za nim linia kolejowa miała zbliżyć się w kierunku południowym do doliny potoku Czadeczka (będącego zlewnią Morza Czarnego) i od południowej strony mijać opisany wcześniej szczyt Ochodzitej pod przełęczą Rupienka (prawdopodobnie wąwozem na wysokości ok. 650 m n.p.m.). Z uwagi na znaczną zabudowę jedno i wielorodzinną w rejonie przysiółka Kosarzyska w Koniakowie planowano w tym miejscu drugi przystanek w tej wsi. Od niego linia kolejowa kierować się miała ok. 200 m na południe, a następnie na południowy wschód tym razem wzdłuż doliny potoku Czarna (płynącego dalej do Soły), następnie opadać, przekraczając ostatnim mostem (zapewne konstrukcji betonowej) potok Roztoka, aby trójkątem torowym rozgałęzić się w kierunku Zwardonia i Soli. Planowana w drugiej połowie lat 30. XX wieku linia kolejowa będąca kontynuacją obecnej linii nr 191 miała za zadanie zaktywizować obszar, przez który trasowano jej przyszły przebieg. Miejscowa ludność trudniła się w tym rejonie rolnictwem, pasterstwem, bądź gospodarką leśną. Budowa linii kolejowej miała za zadanie również obsłużyć powstającego w tym czasie sanatorium na Kubalonce. Trójkąt torowy w Lalikach wskazuje na możliwość przejazdu nią pociągów towarowych, w tym składów wojskowych. Z uwagi na znaczne koszty budowy przynajmniej jednego tunelu, wielu wysokich i długich mostów, szeregu mniejszych obiektów inżynierskich, wykonania znacznych prac ziemnych oraz wielu wywłaszczeń gruntów koszt budowy planowanej linii kolejowej byłby wysoki i wielokrotnie przekraczałby koszt budowy linii Wisła Uzdrawisko - Wisła Głębcze. Także jej realizacja trwałaby wiele lat.

Dyrektor Departamentu Transportu Publicznego, Pan Adam Gajda - Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego zadeklarował zgłoszenie odcinka Wisła Głębcze – Istebna – Koniaków – Zwardoń do prac nad Zintegrowaną Siecią Kolejową. To ogólnopolski projekt przygotowywany przez CPK i PKP PLK na zlecenie Ministerstwa Infrastruktury. Na tym etapie nie ma decyzji o budowie tej linii ani finansowaniu inwestycji, ale pojawił się pierwszy formalny krok, który może zdecydować o przyszłości kolei w tej części

południa Polski. Ministerstwo Infrastruktury odpisało że region musi się wypowiedzieć że jest za tą inwestycją. Myśmy podjęli działania, ale inwestycja przekracza możliwości finansowe Województwa. Może na poziomie krajowym, unijnym ale też musieli byśmy się zastanowić dokąd będziemy wozic ludzi ponieważ ze strony Słowacji nie ma zainteresowania ciągnięcia linii kolejowej dlatego do realizacji tego projektu jest bardzo daleka droga.

radny Marek Bieniek – czy została przeprowadzona analiza rentowności tej linii?.

Zastępca Przewodniczącego Komisji, Pan Marcin Szarek – sądzę że nie zawsze wszystko można przeliczyć na pieniądze w ten sposób wiele inwestycji nie zostałyby zrealizowanych.

radna Ewa Chmielorz – czy dopiero kiedy inwestycja zostanie wpisana do systemu Zintegrowanej Sieci Kolejowej można dokonać analizy rentowności tej linii?

Dyrektor Departamentu Transportu Publicznego, Pan Adam Gajda - można na podstawie istniejących już linii i potoków pasażerów przeanalizować rentowność linii ale nie mogę odpowiedzieć czy na tej linii napełnimy pociągi.

radna Ewa Chmielorz – chciałabym zapytać przedstawicieli firmy „INKOM” czy państwo mają wiedzę o ewentualnych wyburzeniach czy wywłaszczeniach na trasie tej projektowanej linii?

Pan Piotr Trybuś przedstawiciel Przedsiębiorstwa Projektowo-Usługowego "INKOM" w Katowicach – takich danych na dzień dzisiejszy nie mamy oraz nie analizowaliśmy takich danych .

Wicemarszałek Województwa Śląskiego, Pan Rafał Adamczyk – sądzę że takie dane są bardzo ważne ponieważ trasa tej linii może przebiegać przez tereny objęte Naturą 2000 oraz liczba wywłaszczeń jest również bardzo istotna..

Zastępca Przewodniczącego Komisji, Pan Marcin Szarek – nasze dzisiejsze spotkanie jest próbą dyskusji dlatego min. zostali zaproszeni na nasze posiedzenie przedstawiciele tych gmin przez które przebiegałaby trasa linii 191 aby wypowiedzieli się w tym temacie.

radna Jadwiga Baczyńska – oczywiście możemy założyć, że przez góry będą przebiegać tunele i wtedy wywłaszczenia mogą być w mniejszej ilości..

Pan Piotr Trybuś przedstawiciel Przedsiębiorstwa Projektowo-Usługowego "INKOM" w Katowicach - w dzisiejszych czasach technika drążenia tunelów jest na bardzo wysokim poziomie i w warunkach górskich. Szacunkowy koszt tej inwestycji to 2,10 mld złotych brutto. Jest to koszt przekopu mierzei wiślanej .

Pan Wojciech Dinges, doradca firmy „INKOM” – mamy trzy przejścia graniczne kolejowe. Oferta kolejowa transgraniczna nie jest najwyższych lotów i mogłaby się odbywać na dużą skalę. .Od lat możliwości przemieszczania się koleją są słabe. To co jest istotne to korzyści z dostępu do nowego źródła transportu i rozładowanie ruchu drogowego . Po pierwsze można by połączyć turystykę z Beskidu Żywieckiego z Beskidem Cieszyńskim. Druga rzecz istotna to pętla wokół Beskidów gdzie można by przemieszczać się poprzez pasma górskie ale najistotniejsze to walory podwójnego zastosowania budowa tuneli umożliwiałaby budowę schronów dla ludności. Ponad to mamy na terenie województwa istniejącą TRITIE i możemy również włączyć to zadanie do programu INTERREG. Jest to program z którego w przyszłej perspektywie można finansować prace studialne czyli analizy studium wykonalności. W przyszłej perspektywie finansowej będą promowane takie działania.

Burmistrz Miasta Wisła , Pan Tomasz Bujok- temat ten pojawił się na poziomie samorządowców z gmin przez które ma przebiegać ta linia kolejowa. Trzeba za tym chodzić, przekonywać i lobbować. Skutki braku tej linii są widoczne szczególnie w sezonie. Drogi wypełniają samochody, tworzą się korki, a podróż zajmuje znacznie więcej czasu. Zwolennicy projektu podkreślają, że nowa linia kolejowa mogłaby przynieść kilka kluczowych korzyści: Potencjał rozwojowy Wisły zależy trochę od wizji i

działań podejmowanych. Wisła pociąg ma ale bez konkretnych dalszych rozwiązań komunikacyjnych i nie będziemy atrakcyjni dla Małopolski bo z nimi konkurujemy i np.; chcielibyśmy się ubiegać o Mistrzostwa Świata w narciarstwie klasycznym. Zgadzam się z Panem radnym Stanisławem Baczyński że wiele rzeczy wydawało się nierealne a teraz są . Trzeba patrzeć do przodu i mieć wizjonerskie patrzyenie. Najważniejszą informacją jest fakt, że temat wrócił do oficjalnego obiegu. Zgłoszenie trasy do analiz w ramach Zintegrowanej Sieci Kolejowej oznacza możliwość przygotowania studium wykonalności oraz oceny kosztów inwestycji. Projekt ten jest ważny bo może odciążać lokalne drogi, poprawić dostępność komunikacyjną regionu, zwiększyć ruch turystyczny, ograniczyć emisję spalin, stworzyć nowe możliwości rozwoju dla lokalnych przedsiębiorców. Przed projektem nadal stoi wiele wyzwań. Górzysty teren oznacza konieczność budowy tuneli i wiaduktów, a koszty mogłyby sięgnąć setek milionów złotych. Mimo to mieszkańcy Beskidów liczą, że tym razem pomysł nie zakończy się wyłącznie na dokumentach. Jeśli analizy pokażą zasadność inwestycji, południe Polski może zyskać jedną z najbardziej widowiskowych tras kolejowych w kraju.

radna Jadwiga Baczyńska – chciałabym zapytać czy ruch turystyczny jest jedynym powodem reaktywacji tej linii? Czy w planach przewidziany będzie także transport towarowy? .

Pan Wojciech Dinges, doradca firmy „INKOM” - jest linia towarowa do Zwardonia i ona będzie pozostawiona bardziej chodzi o ruch pasażerski. Trójwieś Beskidzka, obejmująca Istebną, Koniaków i Jaworzynkę, należy do najpopularniejszych kierunków turystycznych w regionie. Paradoks polega na tym, że mimo ogromnego ruchu turystycznego miejscowości nadal nie mają dostępu do transportu kolejowego.

Zastępca Przewodniczącego Komisji, Pan Marcin Szarek – na tym terenie kolejowy transport towarowy nie ma zastosowania.

radny Stanisław Baczyński – dziękuję za zaproszenie na posiedzenie Komisji i chcę powiedzieć że występuję w potrójnej roli; jako przedstawiciel Starosty Żywieckiego, kolegi radnego Jana Kawuloka oraz swoim. Wszyscy mówimy jednym głosem dla rozwoju regionu. My musimy nauczyć się przetrwać na kolej ładunki i ludzi. Jest to ciekawy pomysł a dyskusja przypomina mi dyskusję jak była na temat linii 190 i linii 97. Trzeba lobbować za tym projektem aby drogi wojewódzkie były mniej zatłoczone. Kolej jest potrzebna i program Interreg będzie finansował strategiczne dokumenty kolejowe, w kolei widzimy szansę rozwojową regionu południowego. Beskidy czekają na kolej od wielu lat. Mieszkańcy i turyści wskazują na ten sam problem

radna Jadwiga Baczyńska – jest wyliczenie na google maps iż samochodem droga do Zwardonia zajmuje nam około 3godz. i 50 min. Gdyby była kolej to podróż trwałaby o wiele krócej. Argumenty przemawiają za koleją, w zimie pociąg jest Ruch turystyczny jest bezpieczniejszy

radny Marek Bieniek – chciałbym wspomnieć o dworcu w Wiśle-Głębce. Koleje Śląskie mają problem z wodą w tym rejonie, bierzemy ją z wodociągu ale na pierwszym piętrze nie ma ciśnienia i dlatego toalety są zamknięte.

Burmistrz Miasta Wisła , Pan Tomasz Bujok- możemy pomóc ponieważ część inwestycji wodociągowych jest robiona przez miasto.

Pan Kazimierz Fajak Przewodniczący Rady Gminy Rajcza- jesteśmy za tym aby tą drugą nitkę pociągnąć, każda inicjatywa jest jak najbardziej wskazana. Samorząd gminy Rajcza będzie lobbował za tą inicjatywą i wspierał ten pomysł.

radny Stanisław Baczyński – zostałem zobowiązany do przedstawienie informacji na temat dyskusji która się odbyła na posiedzeniu Komisji na Forum Sołtysów.

Pani Grażyna Szalbot sekretarz gminy Istebna - Trójwieś beskidzka to pięknie położone tereny turystyczne. Jednak bliżej mamy do przystanku kolejowego na Słowacji. Mamy transport publiczny jest korki do Cieszyna są ogromne jeżeli mamy jechać do Cieszyna to wybieramy drogę przez Czechy dlatego wspieramy tą ideę.

Dyrektor Departamentu Transportu Publicznego, Pan Adam Gajda - przeciągnięcie tej linii z punktu organizatora przewozów jest jak najbardziej słuszne ale Szczyrk ma ten sam problem i jego temat nie został poruszony w kontekście łączenia linii kolejowych. Należy dokonać analizy i uwzględnić Szczyrk. Z punktu widzenia obsługi południa brakuje mi Szczyrku. Będziemy analizować linię kolejową z Wisły do Zwardonia ale nie jest łatwo. Powoli idzie modernizacja linii Żywiec - Sucha Beskidzka ale koncepcja jest warta przeanalizowania. Zintegrowana Sieć Kolejowa może otworzyć nowy rozdział. Najtrudniejszy pierwszy krok.

Pan Tomasz Sobel wiceprzewodniczący Gmina Rajcza - z mojej perspektywy jesteśmy w przededniu bumu na komunikację kolejową. Na razie mamy bum drogowy, dzisiaj przebudowa linii Katowice - Zwardoń jeszcze ruchu nie zmieni. Odpowiemy na potrzebę która dopiero się pojawi i nie będzie to gaszenia kolejnego pożaru bowiem jest to ostatnia chwila aby ruch kołowy przenieść na kolej.

Zastępca Przewodniczącego Komisji, Pan Marcin Szarek – bardzo dziękuję za dyskusję. Wszyscy podzielamy wspólny punkt widzenia o rozwoju południowego regionu i będziemy starać się lobbować ten projekt. .

Ad 4.

Zastępca Przewodniczącego Komisji, Pan Marcin Szarek - Czy ktoś chciałby zabrać głos w tym punkcie ?. Nie widzę, zatem dziękuję za dyskusję, zamykam posiedzenie Komisji.

Na tym posiedzenie Komisji zakończono.

*Protokół sporządziła:
Beata Zaczyńska*

Zastępca Przewodniczącego Komisji Rozwoju i Zagospodarowania Przestrzennego

Marcin Szarek