



MINISTER INFRASTRUKTURY

Warszawa, dnia 20 kwietnia 2021 r.

Znak sprawy: CPK-2.054.6.2021

Szanowna Pani
Elżbieta Witek
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowna Pani Marszałek,

w odpowiedzi na interpelację nr 21586 Posłów na Sejm RP: Marka Krzakały i Ewy Kołodziej w sprawie Strategicznego Studium Lokalizacyjnego Inwestycji Centralnego Portu Komunikacyjnego obejmującego przebiegi korytarzy kolejowych na terenie pow. mikołowskiego, przesyłam poniższe informacje.

Ad 1. Jaka jest rola konsultacji społecznych w procesie projektowania linii CPK i czy jednoznacznie krytyczne stanowisko władz samorządowych, mieszkańców powiatu mikołowskiego i Śląskiego Ogrodu Botanicznego będzie miało wpływ na rezygnację z proponowanych przez CPK przebiegu tras i poszukiwania alternatywnego rozwiązania?

Opinie samorządów są bardzo ważnym głosem w procesie inwestycyjnym. Dlatego też na każdym etapie przygotowania inwestycji przewidujemy udział mieszkańców i jednostek samorządu terytorialnego. Należy jednak mieć na względzie racjonalność wyboru trasy, np. biorąc pod uwagę możliwość poprowadzenia trasy przez tereny leśne lub ingerencji w tereny zabudowane. Istotnym elementem jest również to, że budowa kolei dużych prędkości, ze względu na swoją specyfikę chociażby w postaci geometrii torów, uniemożliwia uwzględnienie wszystkich zastrzeżeń czy zgłoszeń. Specjaliści muszą każdorazowo oceniać na ile formułowany postulat ma racjonalne przesłanki oraz odwoływać się do obiektywnych danych, np. inwentaryzacyjnych. Spółka Centralny Port Komunikacyjny Sp. z o.o. deklaruje chęć współpracy w taki sposób, aby wraz z postępowaniem prac nad studium oraz wraz z wynikami prowadzonych analiz dokonać wyboru takiego wariantu przebiegu trasy, który będzie budził najmniej kontrowersji w gminie. Wraz z postępowaniem prac inwestycyjnych wypracowane zostaną rozwiązania techniczne, które mogą zmienić postrzeganie tej inwestycji przez lokalną społeczność.

Ad 2. Jakie są przyczyny braku rozpatrywania wariantu linii kolejowej przedstawionej przez gminy powiatu mikołowskiego?

Gminy powiatu mikołowskiego przedstawiły wymieniony w pytaniu wariant alternatywny przebiegu LK 170 podczas spotkania zorganizowanego w dniu 18 lutego br. Wariant ten musiałby zostać dołączony do pozostałych wariantów podlegających analizie i ocenie na etapie Studium Wykonalności. Zdaniem ekspertów spółki CPK, wariant ten jest pozbawiony poważniejszych zalet funkcjonalnych, polegając na odsunięciu planowanej linii kolejowej na tereny leśne należące do kompleksu Lasów Kobiórskich. W czasie konsultowania uprzednio istniejących wariantów zgłoszonych zostało wiele negatywnych stanowisk wobec planowanego przebiegu trasy przez ten obszar. Część zaproponowanej trasy przebiega równolegle i położona jest w niewielkiej odległości od istniejącej linii kolejowej nr 139, co z projektowego punktu widzenia jest rozwiązaniem kontrowersyjnym i mało efektywnym. Nie sposób również nie zauważyć, że taki przebieg planowanej linii kolejowej nie wnosi wartości dodanej w układ transportowy regionu, natomiast wydłuża czas przejazdu do miast położonych na południowym odcinku trasy, takich jak: Rybnik, Żory,

Wodzisław Śląski i Jastrzębie-Zdrój. Zaznaczyć należy, że w finalnej grupie wariantów przyjętej przez CPK Sp. z o.o. do etapu Studium Wykonalności znalazły się warianty o różnorodnym przebiegu na obszarze powiatu mikołowskiego, omijające to miasto od strony zachodniej, wschodniej oraz prowadzące na odcinku miejskim w śladzie obecnej linii kolejowej nr 140.

Ad 3. Jakie jest zaawansowanie prac nad projektowaniem linii kolejowej CPK na terenie województwa śląskiego, jaki jest szczegółowy harmonogram i kiedy zapadnie ostateczna decyzja dotycząca przebiegu trasy?

Dotychczas przeprowadzone zostały wstępne analizy przebiegu poszczególnych wariantów trasy, a także wstępne konsultacje z najważniejszymi interesariuszami instytucjonalnymi oraz z samorządami. Działania te skutkowały wielokrotnymi zmianami w proponowanej puli wariantów przebiegu linii kolejowej Katowice - Ostrawa i doprowadziły do wyłonienia finalnej puli wariantów przeznaczonych do dalszych analiz na etapie STEŚ. W tej fazie prac planowane są również m.in. konsultacje z mieszkańcami. Obecnie CPK Sp. z o.o. jest na etapie wyboru wykonawcy w toczącym się postępowaniu na wybór wykonawcy dalszych etapów Studium Ekonomiczno – Środowiskowo – Przyrodniczego (STEŚ). Przewidywany czas podpisania umowy z Wykonawcą przypada na maj br. Zakończenie prac nad STEŚ przewidywane jest po 12 miesiącach. Celem STEŚ jest m.in. rekomendacja finalnego wariantu trasy – tzw. wariantu inwestorskiego. Na rok 2023 przypada zakończenie prac przygotowawczych i uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, następnie ogłoszony zostanie przetarg w trybie „projektuj i buduj”. Uzyskanie pozwolenia na budowę planowane jest na rok 2026, a zakończenie całej inwestycji przypada na rok 2029.

Ad 4. Dlaczego projektuje się nowe, kosztowne i kolizyjne korytarze zamiast rozważyć remont już istniejących linii kolejowych, z wykorzystaniem dworca kolejowego i centrum przesiadkowego w Mikołowie?

Nie jest możliwe poprowadzenie projektowanej linii w śladzie istniejącej linii kolejowej nr 140. Projektowana linia kolejowa będzie wykorzystywana nie tylko przez dalekobieżne pociągi dużych prędkości, jej celem jest również poprawa połączeń regionalnych pomiędzy Żorami, Rybnikiem i Jastrzębiem-Zdrój a Katowicami. Aby tak się stało, musi ona umożliwić osiąganie czasów przejazdu znacznie bardziej atrakcyjnych niż może to zapewnić istniejąca kolejowa infrastruktura konwencjonalna. Czasy te muszą być również konkurencyjne wobec transportu drogowego wykorzystującego autostradę A1. W przeciwnym przypadku wydatkowanie znacznych środków będzie niecelowe, ponieważ oferta przewozowa, którą umożliwi nowo wybudowana infrastruktura nie przyciągnie pasażerów. Należy również mieć na względzie, że kolej dużych prędkości posiada odmienne, w porównaniu do kolei konwencjonalnej, warunki techniczne, takie jak np. znacznie większe promienie łuków. Dlatego zbudowanie linii dużych prędkości w śladzie istniejącej linii konwencjonalnej nie jest możliwe, analogicznie jak nie jest możliwe zbudowanie autostrady w śladzie istniejącej drogi lokalnej. Dodatkowo, istniejąca linia powinna być zachowana dla obsługi ruchu lokalnego pasażerskiego i towarowego. Ponadto linia kolejowa nr 140 pomiędzy Orzeszem a Mikołowem przebiega przez obszary szkód górniczych, co powodowało okresowe utrudnienia w ruchu pociągów i uniemożliwia wykorzystanie tego korytarza transportowego do bezpiecznego ruchu pociągów dużych prędkości.

Spółka CPK Sp. z o.o. pozytywnie odniosła się do propozycji wykorzystania dworca kolejowego i planowanego centrum przesiadkowego w Mikołowie. Dlatego w finalnym pakiecie wariantów podlegających ocenie na etapie STEŚ, po rozmowach z samorządami dodano wariant, w którym linia dużej prędkości łączy się z obecną linią kolejową 140 (pomiędzy stacjami Łaziska Górne Brada i Łaziska Górne) i na końcowym etapie przebiega w śladzie linii nr 140, tracąc jednak charakter linii kolejowej dużych prędkości ze względu na niekorzystną geometrię przebiegu trasy na terenie miasta oraz niemożność jej korekty. Dotyczy to jednak relatywnie krótkiego odcinka planowanej linii kolejowej.

Należy jednakże mieć na względzie, że taki układ spowoduje konieczność rozbudowy tej linii do 3-4 torów na terenie miasta, co może, choć nie musi wiązać się z problemami technicznymi, i co zostanie sprawdzone na etapie dalszych analiz.

Niemniej taki przebieg jest akceptowalnym kompromisem pomiędzy oczekiwaniami samorządu, a zachowaniem korzystnej funkcjonalności planowanej trasy i byłby z pewnością istotnym impulsem rozwojowym dla miasta, ze względu na możliwe zatrzymywanie się pociągów kategorii regionalnych, których ruch również jest przewidziany na planowanej linii. Taki przebieg budzi jednak zdecydowany opór gminy Łaziska Górne. Warto jednak zauważyć, że na obecnym etapie, nie są znane szczegółowe rozwiązania funkcjonalne i przestrzenne (tunele, wiadukty, estakady), w związku z czym stanowisko gminy może jeszcze ulec zmianie.

Ad 5. Dlaczego zrezygnowano z wariantu tyskiego, który zakładał przebieg równoległy do istniejącej linii kolejowej Katowice-Bielsko?

Na rezygnację z wariantów prowadzonych przez Tychy i prezentowanych w poprzedniej fazie konsultacji wpływ miały przede wszystkim istniejące szkody górnicze w rejonie miasta Jastrzębie-Zdrój, które uniemożliwiają wprowadzenie linii dużych prędkości do tego miasta od strony wschodniej. Natomiast utworzenie wariantu prowadzącego przez Tychy i równocześnie docierającego w okolice Jastrzębia-Zdroju od strony zachodniej powoduje istotne wydłużenie planowanej trasy, a więc wzrost kosztów całej inwestycji oraz wydłużenie czasu przejazdu. Warunkiem powodzenia inwestycji jest zachowanie czasów przejazdu konkurencyjnych wobec transportu samochodowego, realizowanego autostradą A1. Ponadto taki przebieg trasy najslabiej odpowiada na potrzeby komunikacyjne Rybnika i innych miast Rybnickiego Obszaru Węglowego, a poprawa obsługi komunikacyjnej tych miast należy również do głównych celów projektu.

Ad 6. Ile wpłynęło uwag z terenu Województwa Śląskiego i które fragmenty trasy budzą największy sprzeciw społeczny?

Ogólnopolskie konsultacje Strategicznego Studium Lokalizacyjnego Inwestycji Centralnego Portu Komunikacyjnego (SSL) miały miejsce od 10 lutego do 10 marca 2020 r. W wyniku konsultacji spółka CPK otrzymała ponad 32,5 tys. głosów za pomocą formularza elektronicznego, ponad 2 tys. głosów drogą mailową, i ponad 45 tysięcy papierowych dokumentów (wśród nich pojedyncze uwagi, wydrukowane formularze oraz stanowiska: grupowe i jednostek lub przedstawicieli samorządu terytorialnego). W sumie do CPK Sp. z o.o. wpłynęło różnymi kanałami ponad 146 tys. głosów. Z województwa śląskiego wpłynęło do Spółki około 5 tys. głosów. Raport z tych konsultacji jest dostępny pod adresem: <https://www.cpk.pl/pl/inwestycja/o-ssl>.

Z wyrazami szacunku,

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Marcin Hoła

Sekretarz Stanu

