



MINISTER INFRASTRUKTURY

Warszawa, dnia 15 lipca 2021 r.

Znak sprawy: CPK-2.054.20.2021

Szanowna Pani
Elżbieta Witek
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowna Pani Marszałek,

w odpowiedzi na interpelację nr 24458 Posła na Sejm RP Macieja Kopca w sprawie przebiegu szybkiej kolei przez obszar pow. mikołowskiego, przesyłam poniższe informacje.

Ad 1. Czy były prowadzone konsultacje społeczne związane z przebiegiem trasy przez powiat mikołowski? Czy uwagi poszczególnych samorządów zostały przewidziane w wyznaczeniu wariantów trasy szybkiej kolei? Proszę o przedstawienie wniosków z konsultacji.

Uprzejmie informuję, iż na terenie powiatu mikołowskiego odbyły się konsultacje z samorządami na poziomie gminnym oraz powiatowym. Ze względu na pandemię Covid-19 konsultacje te najczęściej odbywały się w formie zdalnej. Trzeba zaznaczyć, że przeprowadzone do tej pory spotkania należy traktować jako konsultacje wstępne. Spółka CPK wyłania wykonawcę studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowego (STES) dla linii Katowice – Ostrawa. Zasadnicze konsultacje odbędą się w ciągu 12 miesięcy od dnia podpisania umowy i będą realizowane przez Wykonawcę przy wsparciu CPK Sp. z o.o. Wraz z postępami prac nad studium planowane są dalsze etapy konsultacji społecznych.

Ad 2. Czy ministerstwo bierze pod uwagę wariant trasy szybkiej kolei, który omija całkowicie teren powiatu mikołowskiego?

Podczas planowania wariantów na tym obszarze brana była pod uwagę opcja przebiegu linii przez Tychy, ale z uzasadnionych powodów została odrzucona. Na rezygnację z tego wariantu wpływ miały przede wszystkim istniejące szkody górnicze w rejonie miasta Jastrzębie-Zdrój, które uniemożliwiają wprowadzenie linii dużych prędkości do tego miasta od strony wschodniej. Ponadto, utworzenie wariantu prowadzącego przez Tychy i docierającego w okolice Jastrzębia-Zdroju od strony zachodniej powoduje znaczne wydłużenie planowanej trasy, a co za tym idzie – wydłużenie czasu przejazdu oraz wzrost kosztów całej inwestycji. Dodatkowo 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 3. Biorąc pod uwagę jednoznaczne, negatywne stanowisko wszystkich samorządowców powiatu mikołowskiego, ale także liczne głosy sprzeciwu mieszkańców wynikające z braku jakiegokolwiek wartości dodanej ww. korytarza przelotowego trasy CPK, po wielu miesiącach bez wyznaczenia akceptowalnego dla nich wariantu, proszę o podanie terminu podjęcia ostatecznej decyzji dotyczącej dokładnego przebiegu trasy szybkiej kolei?

Ostateczna decyzja, tj. wybór wariantu inwestorskiego, nastąpi wraz z zakończeniem prac nad Studium – Techniczno – Ekonomiczno – Środowiskowym (STES). Wyniki studium powinny być znane w terminie

zgodnym z trwającymi procedurami zamówienia publicznego. Jednocześnie chciałbym zwrócić uwagę, iż terminy i kolejność prac nad przygotowaniem inwestycji liniowych – studium korytarzowe, STEŚ, decyzja środowiskowa itp. w przypadku prac przygotowawczych Programu Inwestycyjnego CPK są definiowane obowiązującym prawem i nie odbiegają od wieloletniej praktyki procesów inwestycyjnych w Polsce, znanej również doskonale władzom samorządowym.

Ad 4. Czy będą prowadzone dalsze konsultacje z samorządowcami i mieszkańcami powiatu mikołowskiego?

Konsultacje z samorządowcami i mieszkańcami będą prowadzone na każdym etapie prac nad planowaną linią kolejową. Pod koniec maja, spółka CPK wybrała wykonawcę prac nad STEŚ, a podpisanie umowy planowane jest na najbliższe tygodnie. W związku z tym w ciągu najbliższego roku można zakładać konsultacje nad wariantami tras ze społecznością lokalną.

Ad 5. Czy w wyznaczeniu wariantów trasy wzięto pod uwagę ukształtowanie terenu, szkody górnicze, położenie terenów przyrodniczych oraz silnie zurbanizowanych? Proszę o przedstawienie opinii i analiz.

Pragnę poinformować, iż Spółka Celowa pozyskała dane o szkodach górniczych oraz uzyskała akceptację JSW S.A. oraz PGG S.A. dla przebiegu wszystkich wariantów będących w puli. Ukształtowanie terenu oraz stopień urbanizacji są wartościami rutynowo uwzględnianymi przez planistów. Z tego powodu linia Katowice – Ostrawa meandruje, nie przechodząc przez większe ośrodki miejskie, ale zapewnia ich obsługę komunikacyjną. Dotychczas wykonane zostały wstępne analizy przyrodnicze oraz uruchomiona została kompleksowa inwentaryzacja przyrodnicza dla potencjalnych terenów inwestycji. Wyniki inwentaryzacji (czas jej wykonania to pełne 12 miesięcy bez opracowania wyników) oraz dalsze analizy środowiskowe zostaną uwzględnione na etapie studium wykonalności.

Ad 6. Czy przy wyznaczeniu trasy spółka CPK dokonała analizy porównawczej efektywności w walce z wykluczeniem komunikacyjnym budowy kolei wysokich prędkości względem kolei tradycyjnych? Proszę o przedstawienie analiz.

Jednym z najważniejszych celów związanych z inwestycją CPK jest stworzenie układu komunikacyjnego zapewniającego odpowiednią konkurencyjność kolei względem transportu drogowego. Południowo-zachodnia część województwa śląskiego dysponuje doskonale rozwiniętym i wciąż rozbudowywanym układem drogowym (autostrada A1 i inne drogi wielopasmowe o przebiegu południkowym). Układ kolejowy (tradycyjny) został zaś wyznaczony jeszcze w połowie XIX w., w sposób daleki od optymalnego. Należy zaznaczyć, iż celem jest stworzenie układu komunikacyjnego gwarantującego optymalny czas dotarcia do Centralnego Portu Komunikacyjnego i do Warszawy z wielu regionów kraju, mając na uwadze, iż kolej konwencjonalna nie gwarantuje tego efektu. Linia kolejowa Katowice – Ostrawa jest również częścią projektu KDP V4 – kolei dużych prędkości łączących ze sobą stolice krajów Grupy Wyszehradzkiej. Jest łącznikiem pomiędzy polską (Centralna Magistrala Kolejowa) a planowaną czeską (zaawansowane prace studialne) siecią kolei dużych prędkości – nie może więc być linią konwencjonalną. Co istotne, dla linii Katowice – Ostrawa został także wyznaczony istotny cel regionalny – to poprawa komunikacji miast takich, jak Rybnik, Żory i Jastrzębie-Zdrój z Katowicami, ponieważ brak dostępu do wydajnego transportu kolejowego jest istotną barierą rozwojową dla tego regionu. Jednocześnie chciałbym zwrócić uwagę, iż budowana w pytaniu alternatywa pomiędzy kolejami dużej prędkości a kolejami tradycyjnym jest fałszywa w przypadku Programu Inwestycyjnego CPK. Jednym z podstawowych założeń programu jest zintegrowanie nowo budowanej infrastruktury kolejowej z istniejącym systemem. A zatem nowe linie kolejowe będą mogły służyć przewoźnikom do oferowania połączeń w standardzie KDP, jak i w standardzie kolei konwencjonalnych.

Z wyrazami szacunku,

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Marcin Horała

Sekretarz Stanu