



Ministerstwo Infrastruktury

Pełnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Maciej Lasek

Znak pisma: BPCPK-2.4725.69.2025
Warszawa, 02 czerwca 2025

według rozdzielnika

Szanowni Państwo,

w nawiązaniu do uchwał nr:

1. XII/176/25 Rady Miejskiej w Czerwionce Leszczynach z dnia 24 lutego 2025 r.,
2. XII/92/25 Rady Miejskiej Łazisk Górnych z dnia 27 lutego 2025 r.,
3. 88/X/2025 Rady Gminy Świerklany z dnia 27 lutego 2025 r.,
4. XII/79/2025 Rady Gminy Mszana z dnia 6 marca 2025 r.,
5. XII/127/2025 Rady Gminy Orzesze z dnia 27 marca 2025 r.,
6. XII/97/2025 Rady Gminy Godów z dnia 27 marca 2025 r.,

wyrażających pozytywną opinię na temat „stanowiska Komisji Rady Miejskiej w Czerwionce-Leszczynach ds. Kolei Dużych Prędkości Centralnego Portu Komunikacyjnego, dotyczącego sprzeciwu wobec proponowanego przebiegu linii kolejowej nr 170 na odcinku Katowice – granica państwa z Republiką Czeską”, w odniesieniu do tez zawartych w przedmiotowym stanowisku informując co następuje.

1. Negatywne skutki społeczne i środowiskowe

Przede wszystkim należy zwrócić uwagę, iż województwo śląskie jest najbardziej zurbanizowanym w Polsce. Uchwała zawiera wewnętrzną sprzeczność logiczną, gdyż jednocześnie sprzeciwia się realizacji inwestycji zarówno na terenach zurbanizowanych – z uwagi na konieczność wywłaszczeń, jak i na terenach zielonych, które zdaniem autorów stanowiska uległyby degradacji.

Przyjęcie takiego stanowiska oznacza, że poprowadzenie jakiejkolwiek inwestycji infrastrukturalnej na tym obszarze byłoby niemożliwe, nawet w ujęciu teoretycznym. Takie podejście wykluczyłoby komunikacyjnie region na lata.

Ponadto w stanowisku zawarto ogólne stwierdzenia dotyczące potencjalnego obniżenia jakości życia mieszkańców w związku z hałasem i wibracjami. Spółka Centralny Port Komunikacyjny Sp. z o.o. wielokrotnie podkreślała, iż ostateczne rozwiązania w zakresie ochrony przed hałasem zostaną określone zgodnie z wytycznymi niezależnej instytucji, jaką jest Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska (RDOŚ). Warto również zaznaczyć, że linia kolejowa Katowice – Ostrawa jest projektowana zgodnie z najnowszymi i obowiązującymi standardami projektowymi dla tego typu inwestycji.

2. Brak należytych konsultacji społecznych

Z pozyskanych informacji wynika, że Spółka CPK, mając na względzie maksymalną transparentność procesu inwestycyjnego, przewidziała i przeprowadziła szeroki zakres działań o charakterze konsultacyjno-informacyjnym, obejmujących zarówno spotkania z władzami gmin, jak i konsultacje z mieszkańcami.

Zakres tych działań znacząco wykraczał poza wymagania określone w przepisach prawa oraz dotychczasowe praktyki stosowane przez inwestorów realizujących inwestycje liniowe.

Poniżej przedstawiono zestawienie spotkań przeprowadzonych w 2022 roku:

Spotkania on-line:

- 10 lutego spotkanie dla mieszkańców Tych i Wyr;
- 11 lutego spotkanie dla mieszkańców Rybnika i Czerwionki-Leszczyny;
- 14 lutego spotkanie dla mieszkańców Katowic;
- 15 lutego spotkanie dla mieszkańców Łazisk Górnych,
- 16 lutego spotkanie dla mieszkańców Godów;
- 17 lutego spotkanie dla mieszkańców Świerklan;
- 21 lutego spotkanie dla mieszkańców Żor;
- 22 lutego spotkanie dla mieszkańców Wodzisławia Śląskiego i Gorzyc;
- 23 lutego spotkanie dla mieszkańców Jastrzębia Zdroju;
- 24 lutego spotkanie dla mieszkańców Orzesza;
- 25 lutego spotkanie dla mieszkańców Mikołowa.
- 30 marca spotkanie w gminie Czerwionka-Leszczyny;

Spotkania stacjonarne:

- 31 marca spotkanie w gminie Łaziska Górne;
- 1 kwietnia spotkania w gminie Godów;
- 4 kwietnia spotkania w gminie Mszana;
- 5 kwietnia spotkania w gminie Świerklany;
- 6 kwietnia spotkanie w gminie Jastrzębie Zdrój;
- 7 kwietnia spotkanie w gminie Wyr;
- 8 kwietnia spotkanie w gminie Wodzisław Śląski;
- 11 kwietnia spotkanie w gminie Orzesze;
- 12 kwietnia spotkanie w gminie Mikołów;
- 13 kwietnia spotkanie w gminie Gorzyc;
- 19 kwietnia spotkania w Katowicach;
- 20 kwietnia spotkanie w Rybniku;
- 21 kwietnia spotkanie w gminie Żory;
- 22 kwietnia spotkanie w Tychach.

Kolejny etap konsultacji zostanie przeprowadzony przez Regionalną Dyрекcję Ochrony Środowiska (RDOŚ) w ramach postępowania o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Za bezzasadny należy uznać zarzut dotyczący nieuwzględnienia opinii samorządów, gdyż w toku prac projektowych uwzględniono szereg zgłoszonych uwag. Należy jednak

zauważyć, że stanowisko samorządu łazisk Górnych, od początku jednoznacznie postulujące całkowitą rezygnację z realizacji inwestycji na terenie gminy, było niemożliwe do uwzględnienia.

3. Nieodpowiednie uzasadnienie ekonomiczne i transportowe

Podkreślenia wymaga, że ocena zasadności strategicznej oraz ekonomicznej inwestycji należy do właściwych organów państwowych, a w przypadku projektów współfinansowanych ze środków Unii Europejskiej – także do instytucji unijnych. Warto podkreślić, że prace przedprojektowe dla projektu „Budowa linii kolejowej Katowice – Ostrawa” otrzymały dofinansowanie ze środków Unii Europejskiej, a sama linia została włączona do transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T. Stanowi to jednoznaczne potwierdzenie jej strategicznego oraz ekonomicznego uzasadnienia.

4. Zagrożenie dla lokalnego rozwoju

Powszechnie uznaje się, że nowe inwestycje infrastrukturalne, w tym linie kolejowe, wywierają korzystny wpływ na rozwój gospodarczy regionów, przez które przebiegają. Należy podkreślić, że linia kolejowa Katowice – Ostrawa będzie wykorzystywana nie tylko do przewozów dalekobieżnych, lecz przede wszystkim do obsługi ruchu lokalnego. Zostało to uwzględnione w procesie planowania poprzez lokalizację przystanków pasażerskich dostosowanych do potrzeb mieszkańców. Ma to szczególne znaczenie w kontekście zapewnienia mobilności lokalnej w obliczu narastającej kongestii miejskiej, a także umożliwienia sprawnego dojazdu do miejsc pracy w związku z transformacją gospodarczą regionu, w tym m.in. zamykaniem kopalń węgla kamiennego.

Ponadto twierdzenia dotyczące zagrożenia dla przedsiębiorstw oraz miejsc pracy nie znajdują potwierdzenia w rzeczywistości. Wręcz przeciwnie – modernizacja infrastruktury transportowej przyczynia się do wzrostu atrakcyjności inwestycyjnej regionu oraz tworzenia nowych możliwości rozwoju gospodarczego.

5. Brak spełnienia założeń kolei dużych prędkości

W stanowisku wskazano, że „z założenia miała to być kolej dużych prędkości, jednak ze względu na uwarunkowania terenu, w tym szkody górnicze, nie osiągnie ona zakładanych prędkości”. Twierdzenie to należy uznać za niezgodne z faktami, co było wielokrotnie prostowane przez spółkę Centralny Port Komunikacyjny Sp. z o.o. Przebieg linii i zastosowane rozwiązania techniczne mają na celu przeciwdziałanie skutkom ewentualnych szkód.

Należy podkreślić, że ze względu na istotną funkcję lokalną linii, nie wszystkie połączenia będą osiągały maksymalne prędkości – dotyczy to przede wszystkim pociągów regionalnych i aglomeracyjnych.

Wybrany przebieg trasy został zaprojektowany tak, aby w jak największym stopniu omijać tereny objęte szkodami górniczymi. W jego opracowaniu uwzględniono opinie podmiotów branżowych, takich jak Jastrzębska Spółka Węglowa (JSW), Polska Grupa Górnicza (PGG), Spółka Restrukturyzacji Kopalń oraz Główny Urząd Górniczy.

Ponadto, zgodnie z ustaleniami ze spotkania w Urzędzie Wojewódzkim w dniu 14 marca br., prowadzone są prace oraz dodatkowe analizy dotyczące ewentualnej korekty

przebiegu niektórych odcinków linii kolejowej. Decyzje w tej sprawie będą podejmowane we współpracy z PKP PLK, a po ich wypracowaniu zostaną poddane konsultacjom z jednostkami samorządu terytorialnego. Należy podkreślić, że ewentualne korekty nie wpływają na podjętą decyzję o realizacji projektu, który pozostaje priorytetowy, również w kontekście uzgodnień i zobowiązań międzynarodowych.

Zapewniam, że Spółka CPK dostrzega i rozumie zastrzeżenia gminy Łaziska, która jako najmniejsza gmina na trasie boryka się z deficytem terenów inwestycyjnych oraz wyzwaniami wynikającymi z transformacji energetycznej. Należy jednak zaznaczyć, że wskazane okoliczności nie podważają zasadności realizacji linii Katowice – Ostrawa, która przyczyni się do rozwoju gospodarczego całego subregionu zachodniego województwa śląskiego oraz znacząco poprawi jego dostępność transportową zarówno w kontekście połączeń lokalnych, jak i międzynarodowych

Z poważaniem,

Dokument podpisany elektronicznie przez:

Maciej Lasek

Otrzymują:

1. Pan Wiesław Janiszewski – Burmistrz Gminy i Miasta Czerwionka-Leszczyny
2. Pan Aleksander Wyrą – Burmistrz Miasta Łaziska Górne
3. Pan Tomasz Pieczka – Wójt Gminy Świerklany
4. Pan Mirosław Szymanek – Wójt Gminy Mszany
5. Pan Mariusz Oleś – Burmistrz Gminy Orzesze
6. Pan Mariusz Adamczyk – Wójt Gminy Godów

Do wiadomości:

1. Pan Grzegorz Gmyrek - Zastępca Dyrektora Biura Prezesa Rady Ministrów
2. Kancelaria Prezesa Rady Ministrów