



Minister Funduszy i Polityki Regionalnej

Warszawa, data: 18 kwietnia 2024 r.

znak sprawy: BCK-III.054.22.2024.AS

Pani

Małgorzata Kidawa-Błońska

Marszałek Senatu RP

Dotyczy: odpowiedzi na oświadczenie (znak: BPS/043-07-105-PCPK/24) złożone przez Panią Senator Halinę Biedę wspólnie z innymi Senatorami podczas 7. posiedzenia Senatu RP w dniu 6 marca 2024 r.

Szanowna Pani Marszałek,

w odpowiedzi na złożone oświadczenie przedstawiam następujące informacje.

Ad 1. Czy audyt albo inna analiza uwzględni możliwość wykorzystania do przebiegu połączenia z Ostrawą linii nr 140 i 158?

Celem audytu jest ocena dotychczasowej działalności spółki CPK w obszarze kolejowym oraz sformułowanie rekomendacji dotyczących ewentualnych zmian w obszarze kolejowym. Przedmiotem zamówienia jest sporządzenie przez Wykonawcę Raportu, który będzie zawierać między innymi:

- ocenę założeń planistycznych rozbudowy sieci kolejowej w Polsce, w tym:
 - analizę planów rozwoju sieci kolejowej w Polsce oraz ich spójności z planami rozwojowymi krajów przyległych na podstawie dokumentów ogólnodostępnych na szczeblu krajowym (rządowym) i europejskim (w tym obowiązujące i procedowane nowe rozporządzenia związane z TEN-T, a także planowane rozporządzenie Rady i Parlamentu Europejskiego dotyczące przepustowości),
 - ocenę założeń Programu CPK w części kolejowej w zakresie wpisywania się w wymienione plany i trendy rozwojowe,

- ocenę założeń przewidzianych działań w zakresie kolejowego ruchu pasażerskiego i towarowego;
- analizę efektów inwestycji kolejowych oraz ocenę zasadności ich realizacji i możliwości dokonania zmian, w tym ocena oczekiwanych efektów inwestycji w oparciu o wyniki analiz (ekonomicznych, środowiskowych, społecznych) dla wybranych wariantów inwestorskich dla inwestycji kolejowych, w tym dla odcinka Katowice – Granica Państwa.

Ad 2. Czy w związku z planowaną budową węzła logistycznego rozważano możliwość wykorzystania jednej z największych stacji towarowych i rozrządowych w Polsce, jaką jest Rybnik Towarowy (położony bezpośrednio przy dwujezdnym odcinku Regionalnej Drogi Racibórz – Pszczyna)?

oraz

Ad 3. Czy ministerstwu i audytorom znany jest fakt, że w 2018 r. miasto Rybnik oraz PKP SA podpisały list intencyjny w sprawie budowy terminalu multimodalnego?

Potwierdzam, że znany jest nam fakt, że doszło do podpisania listu intencyjnego pomiędzy miastem Rybnik a PKP S.A. ws. budowy terminala multimodalnego. Natomiast dotychczasowe plany CPK w żadnym stopniu nie wykluczają ani nie ograniczają możliwości powstania takiego węzła. Co więcej, założony układ łącznic linii kolejowej nr 170 sprzyja rozwojowi węzła rybnickiego i pozwala na realizowanie szybkich połączeń ze stacji Rybnik w kierunku Katowic i dalszych części kraju.

Ad 4. Czy na etapie prac koncepcyjnych analizowany jest wniosek urbanistyczny aglomeracji rybnickiej jako jednej z 10 największych aglomeracji w kraju, dotyczący tego, że ulokowanie stacji w położonej na terenach wiejskich Mszanie będzie miało daleko idące skutki związane z transportem lokalnym i układem drogowym oraz osłabi potencjał rozwojowy tej aglomeracji?

Uprzejmie informuję, że z wyjaśnień przekazanych przez spółkę CPK wynika, że na etapie prac koncepcyjnych taki wniosek nie był analizowany, z uwagi na brak podstaw merytorycznych. Wnioskodawca założył, że Mszana będzie jedyną stacją zatrzymania szybkich pociągów, co nie znajduje odzwierciedlenia w założeniach projektu CPK.

Szybkie pociągi będą się zatrzymywały w Żorach Północnych, które położone są w pobliżu granicy administracyjnej miasta Rybnika. Jest to rozwiązanie, które miasto Rybnik popierało, obawiając się zniszczeń na terenie dzielnicy Kłokocin, przez które to tereny przebiegały niektóre z analizowanych wcześniej wariantów.

Natomiast dzięki łącznicy możliwe jest bezpośrednie prowadzenie ruchu ze stacji Rybnik do Katowic za pośrednictwem szybkiej linii 170. Z kolei dzięki łącznicy w Wodzisławiu Śląskim możliwe jest prowadzenie części ruchu kolejowego linią 170, następnie przez Rybnik i Wodzisław Śląski z powrotem na linię 170.

Zatem nie ma argumentów, dla których znacznie dalej położona stacja Mszana miałaby oddziaływać negatywnie na aglomerację rybnicką, skoro jest ona bezpośrednio połączona z linią 170 dedykowaną jej łącznicą oraz obsługiwana przez stację Żory Północne, położone w znacznie mniejszej odległości niż Mszana. Stacja Mszana jest przeznaczona głównie do obsługi Jastrzębia-Zdroju i okolic, które nie wchodzi w skład aglomeracji rybnickiej.

Ad 5. Czy Polska ma zobowiązania wynikające z realizacji projektów dofinansowanych ze środków europejskich (w tym dotyczące trwałości projektów), w przypadku których zmiana przebiegu planowanej trasy może skutkować koniecznością zwrotu środków?

W odniesieniu do projektu Katowice – Ostrawa prace przedprojektowe uzyskały dofinansowanie w ramach mechanizmu „Łącząc Europę”. Prace te, zgodnie z obowiązującym harmonogramem, zakończą się złożeniem wniosku o decyzję środowiskową.

Ad 6. Czy sprawdzane są przebiegi połączeń w zakresie zgodności z konsultowanymi przebiegami?

Konsultacje na poszczególnych etapach projektu mają na celu wykrycie przez inwestora miejsc trudnych i adaptację do tych warunków przez dokonanie zmian. Nie jest zatem możliwe zachowanie 100% zgodności przebiegów (wariantów) z konsultacji. Świadczyłoby to, że konsultacje nie miały żadnego wpływu na projekt.

Podkreślić należy, że spotkania z mieszkańcami na tak wczesnym etapie inwestycji są nieobowiązkowe, przepisy prawne nie przewidują konieczności przeprowadzania konsultacji społecznych na etapie Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowego. Przeprowadzenie konsultacji jest obligatoryjne dopiero na etapie postępowania środowiskowego mającego na celu uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz zgody na realizację przedsięwzięć w zakresie inwestycji liniowych – to zaś etap, który następuje po opracowaniu studium.

Ad 7. Czy projekt uwzględnia przebieg Drogi Głównej Południowej, projektowanej od lat przez gminy i Urząd Marszałkowski, na co wydano już ok. 2 milionów zł?

Projekt na etapie Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowego nie uwzględniał Drogi Głównej Południowej. Jednak był to wyłącznie etap studialny. Przedstawiciele CPK publicznie oraz w korespondencji z jednostkami samorządu terytorialnego informowali, że DGP zostanie w pełni uwzględniona na etapie powstającej Koncepcji Programowo-Przestrzennej. Koncepcja i projekt linii kolejowej 170 będzie uwzględniał DGP.

Ad 8. Czy prowadzone są prace nad zmianą ustawy o wywłaszczeniach, a jeśli tak, to na jakim są etapie?

Należy zauważyć, że organem właściwym w sprawach gospodarki nieruchomościami jest minister właściwy do spraw budownictwa, planowania i zagospodarowania przestrzennego oraz mieszkalnictwa. Dlatego też kwestia nowelizacji ustawy o gospodarce nieruchomościami wykracza poza zakres kompetencji Ministra Funduszy i Polityki Regionalnej.

Ad 9. Czy brano pod uwagę wykorzystanie połączenia konwencjonalnego linii E65 jako połączenia Katowice – Ostrawa wskazywanego przez Unię Europejską?

Warto podkreślić, że Unia Europejska bezpośrednio dofinansowała prace studialne dla LK 170, a w najnowszym rozporządzeniu o sieci TEN-T linia ta została ujęta w sieci bazowej.

Należy zauważyć, że bez linii kolejowej nr 170 polska część sieci Kolei Dużych Prędkości kończyłaby się w Katowicach, a czeska powstająca sieć KDP w Ostrawie (główna czeska linia KDP Praga-Brno-Ostrawa). Zmodernizowana odcinkowo do prędkości 160 km/h linia E65 nie zapewni czasu przejazdu konkurencyjnego wobec istniejącej sieci autostrad, wobec czego nie należy spodziewać się tutaj istotnego wzrostu roli transportu kolejowego. Czas przejazdu linią nr 170 wyniesie ok. 35 minut, natomiast linią E65 może wynieść co najwyżej ok. 60 minut.

W powyższych rozważaniach nie powinniśmy pominąć wzrostu roli Czech jako jednego z głównych partnerów handlowych Polski (2-3 lokata w wymianie handlowej) oraz polityki klimatycznej UE, która w jeszcze większym stopniu będzie sprzyjać przejmowaniu przez kolej transportu ładunków oraz potoków pasażerskich.

Linia kolejowa nr 170 w swojej proponowanej formie jest głównie linią pasażerską z częściowym dopuszczeniem transportu towarowego. Dzięki temu linia E65 będzie mogła przejąć większe obciążenie ruchem towarowym, do czego jest przygotowywana. Linia kolejowa nr 170 i linia kolejowa E65 są inwestycjami komplementarnymi.

Z poważaniem

z up. Ministra

Maciej Lasek

Sekretarz Stanu

/podpisano elektronicznie/