



## MINISTERSTWO INFRASTRUKTURY

Pełnomocnik Rządu  
ds. Centralnego Portu Komunikacyjnego

**Marcin Horała**

Warszawa, dnia 05 lipca 2022 r.

Znak sprawy: CPK-2.054.50.2022

Szanowny Pan  
**Tomasz Grodzki**  
Marszałek Senatu Rzeczypospolitej Polskiej

*Szanowny Panie Marszałku,*

w odpowiedzi na oświadczenie złożone przez senator RP Panią Halinę Biedę w dniu 19 maja 2022 r. na 42. posiedzeniu Senatu, przekazuję poniższe informacje.

Uprzejmie informuję, iż zgodnie z zapewnieniami przedstawicieli Centralnego Portu Komunikacyjnego, złożonymi na spotkaniu konsultacyjnym dla mieszkańców gminy Wiry, które odbyło się w dniu 7 kwietnia 2022 r., zespół Biura Strategii i Planowania, Projektowania i Inżynierii Podprogramu Kolejowego CPK, dokonał analizy postulowanego przebiegu tzw. wariantu mikołowskiego. Wraz z wykonawcą studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowego (STEŚ), firmą Egis, odbyto szereg spotkań dotyczących całego STEŚ, ale z uzupełnieniem o aspekty przebiegu alternatywnego, m.in. z Jastrzębską Spółką Węglową, Polską Grupą Górniczą i Spółką Restrukturyzacji Kopalń.

Wyniki ponownej analizy nie zostały jeszcze przyjęte jako oficjalny dokument w rozumieniu wewnętrznych procedur CPK. Powinno to nastąpić w okresie najbliższego miesiąca. Prawdopodobnie dokument zostanie opublikowany w formie dodatku do pozostałych dokumentów STEŚ i jako taki będzie dostępny dla strony społecznej.

Problem występowania obszarów wielopokładowej płytkiej eksploatacji węgla kamiennego na terenie gminy Wiry, został przekazany do Wykonawcy STEŚ, który rozpoznaje to zagadnienie. Pozyskane informacje będą brane pod uwagę przy wyborze wariantu inwestorskiego jako jedno z kilku kryteriów wyboru.

Chciałbym podkreślić, że rozumiem stanowisko gmin powiatu mikołowskiego, należy jednak zauważyć, iż powiat mikołowski liczy jedynie 100 tys. mieszkańców, podczas gdy samo miasto Rybnik liczy 137 tys. mieszkańców, miasto Wodzisław Śląski 48 tys. mieszkańców, miasto Żory 63 tys. mieszkańców i Jastrzębie-Zdrój 88 tys. mieszkańców. Niezrozumiałe jest, że uwaga przedstawicieli regionu koncentruje się na powiecie mikołowskim, kiedy miasta takie jak Żory i Jastrzębie-Zdrój nie posiadają połączenia kolejowego ze stolicą województwa, a połączenia jakie posiadają Rybnik i Wodzisław charakteryzują się niską jakością i słabymi parametrami eksploatacyjnymi.

Biorąc pod uwagę, że rejon Rybnika jest obszarem o najniższej jakości powietrza w skali kraju, a samo województwo śląskie jest jednym z najbardziej zmotoryzowanych w Polsce: liczba samochodów osobowych na tysiąc mieszkańców wg danych GUS na rok 2020 wynosi dla powiatu mikołowskiego 627 szt., a dla powiatu rybnickiego 633. Jeszcze w roku 2005 uśredniony wskaźnik dla całego województwa śląskiego wynosił 322 samochody na tysiąc mieszkańców. Jednocześnie województwo śląskie wcale nie wyróżnia się stopniem wykorzystania kolei w podróżach mieszkańców. Przykładowo, wg danych UTK zawartych w

raporcie „Koleje pasażerskie w województwach. Dynamika zmian w latach 2010 - 2020” wskaźnik wykorzystania kolei na mieszkańca w województwie śląskim w roku 2020 wyniósł jedynie 3,6 podróży na mieszkańca i był niższy od uśrednionego wskaźnika dla całego kraju, który wyniósł 5,5. Wszystko to dowodzi o zapaści systemu kolejowego w województwie śląskim i świadczy o pilnej potrzebie nowych inwestycji.

Dlatego nawet najlepiej zorganizowana grupa gmin nie powinna wpływać na ocenę i przebieg inwestycji, która jest korzystna dla całego subregionu zachodniego województwa śląskiego. Ponadto w wystąpieniach przedstawicieli regionu całkowicie ignorowane są konteksty europejskie związane z tzw. Nowym Zielonym Ładem i celami klimatycznymi UE. Warto w tym miejscu nadmienić, iż w europejskiej Strategii Inteligentnej i Zrównoważonej Mobilności, zakłada się, iż do 2030 roku wszystkie podróże transportem publicznym odbyte na odległość do 500 km powinny być neutralne klimatycznie, co może zapewnić tylko efektywny transport kolejowy.

Biorąc pod uwagę powyższe dane i konteksty, przesuwanie planowanej linii kolejowej na tereny leśne stanowiące otulinę konurbacji śląskiej pod wpływem niezadowolonej grupy gmin, poprowadzenie jej mocno wydłużoną i okrężną trasą, mogłoby być ocenione jako działanie krótkowzroczne. Ambicją inwestora jest bowiem zaplanowanie infrastruktury, która pod względem parametrów będzie stanowiła realną alternatywę dla transportu drogowego i która będzie miała realny wpływ na model transportowy subregionu zachodniego województwa śląskiego. Pamiętać należy, że planowana infrastruktura, poza celem ogólnopolskim czy ogólnoeuropejskim, realizować ma także cele lokalne, takie jak rozwój szybkiego, konkurencyjnego, efektywnego i czystego transportu kolejowego w skali lokalnej, co jest niezwykle istotne w obliczu wyzwań stojących przed Górnym Śląskiem.

*Z wyrazami szacunku*

Dokument podpisany elektronicznie przez:

Marcin Horała