



Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej

Sekretarz Stanu
Pełnomocnik Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego
Marcin Horała

Warszawa, data: 17 stycznia 2023 r.

znak sprawy: BCK-II.054.86.2022.AS

Pan

Tomasz Grodzki
Marszałek Senatu RP

Dotyczy: odpowiedzi na oświadczenie BPS/043-55-1994/22 oraz BPS/043-55-1995/22 Pani Senator Haliny Biedy złożone podczas 55. posiedzenia Senatu RP w dniu 15 grudnia 2022 r.

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na złożone oświadczenie przekazuję poniższe informacje.

Ad 1. Ekologia. W państwach europejskich przed przystąpieniem do budowy kolei oblicza się tzw. zwrot węglowy. Chodzi o olbrzymią produkcję CO₂ w trakcie budowy kolei. Proszę dokonać takich obliczeń na podstawie prognozowanych potoków pasażerskich dla linii 170 KDP. Po ilu latach dojdzie do zrównoważenia produkcji CO₂ na terenie objętym inwestycją?

W praktyce inwestycyjnej pojawia się ostatnio nowy trend – zarządzanie węglem wbudowanym (czyli emisjami gazów cieplarnianych powstałymi na etapie produkcji materiałów budowlanych, ich transportu i zabudowy) lub bardziej całościowo – zarządzanie węglem w cyklu życia budowli (czyli z uwzględnieniem także fazy eksploatacji, remontów i likwidacji). Celem takiego zarządzania jest optymalizacja śladu węglowego poprzez dobieranie technologii i materiałów o niższym śladzie węglowym czy powstałych bliżej inwestycji (zmniejszenie emisji pochodzących z transportu), czemu sprzyjają zbieżne starania podejmowane we wszystkich branżach, w tym w branży materiałów budowlanych. Jako przykład można podać, że już obecnie na rynku polskim oferowane są cementy i asfalty niskowęglowe – o śladzie węglowym niższym od standardowego nawet o 30%. Należy podkreślić, że jest to najnowsza tendencja, powiązana z certyfikacjami

zrównoważonego budownictwa, które przyznają punkty za prowadzenie zarządzania i optymalizacji śladu węglowego. Zarówno certyfikacje, jak i zarządzanie śladem węglowym szybciej popularyzuje się w budownictwie kubaturowym, co także w Polsce powoli staje się standardem, zwłaszcza w inwestycjach komercyjnych (centra handlowe, biurowce czy magazyny).

Natomiast do budownictwa infrastrukturalnego wkracza to wolniej, najszybciej w krajach, które posiadają krajowe polityki w tym zakresie, np. przewidujące rozdział ogólnej puli emisji CO₂ przypadającej do roku 2050 krajowi zgodnie z Porozumieniem Paryskim na poszczególne branże i – dalej – na konkretne inwestycje. Tak jest np. w Wielkiej Brytanii, która w Europie wyznacza standardy zarówno w zakresie certyfikacji zrównoważonego budownictwa, jak i rozmaitych metodologii z tej dziedziny. Być może pierwszym projektem infrastrukturalnym z certyfikacją zrównoważonego budownictwa w regionie będzie port lotniczy w ramach CPK. Spółka Centralny Port Komunikacyjny podjęła decyzję o certyfikowaniu zarówno portu lotniczego jako obiektu infrastrukturalnego, jak i – osobno – poszczególnych najważniejszych budynków (w tym terminalu i dworca kolejowego).

Transport kolejowy powszechnie uznawany jest za jeden z najbardziej przyjaznych środowisku i zrównoważonych środków transportu, także przez organy Unii Europejskiej i instytucje finansowe. Świadectwem tego może być choćby najnowsza Strategia Zrównoważonej i Inteligentnej Mobilności UE z 2020 r., która stawia na transport kolejowy – wśród celów Strategii jest m.in. podwojenie do 2030 r, a do roku 2050 potrojenie przewozów Kolejami Dużej Prędkości oraz zwiększenie przewozów towarów koleją o 50% do 2030 r i o 100% do 2050 r.

Również Taksonomia Unii Europejskiej (rozporządzenie delegowane 2020/852 uzupełnione rozporządzeniem 2021/2178) – dokumenty, które w najbliższej dekadzie będą określały, na podstawie szczegółowych kryteriów i parametrów, co jest działalnością zrównoważoną (i na tej podstawie będzie można korzystać z finansowania publicznego czy też prywatnego na preferencyjnych warunkach), a co nie. Dla infrastruktury na potrzeby transportu kolejowego określone warunki nie wybiegają istotnie poza wymagania wynikające z prawodawstwa Unii Europejskiej zaimplementowanego do prawa polskiego (szczegóły w rozporządzeniu delegowanym 2021/2139, rozdział 6.14). Nie ma wśród nich wymogu zarządzania śladem węglowym.

Dlatego też spółka Centralny Port Komunikacyjny skupi się na zapewnieniu zgodności prowadzonych inwestycji z Taksonomią UE, wiedząc, że zgodność z Taksonomią i przepisami prawa, w tym w zakresie ochrony środowiska, zabezpiecza spełnianie wymagań zarówno Unii Europejskiej, jak i instytucji finansowych w obszarze zrównoważonego rozwoju dla projektów kolejowych.

Ad 2. W nawiązaniu do poprzedniego pytania - w roku 2020 spółka CPK przygotowała Pasażerski Model Transportowy - proszę podać w liczbach, jakie potoki pasażerskie są prognozowane dla linii 170, a jakie dla linii E65, i na podstawie tego kryterium proszę wskazać, która z nich ma większe uzasadnienie ekonomiczne i finansowe dla zrealizowania połączenia Katowice - Ostrawa.

Na wstępie należy podkreślić, że wielkość potoków pasażerskich jest niewystarczającym kryterium do określenia „zasadności” ekonomicznej i finansowej planowanej inwestycji.

Według Pasażerskiego Modelu Transportowego (PMT), odpowiednio doszczegółowionego w ramach prac nad Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowym (STES), wyniki przewozowe dla roku 2040 dla punktów przecięcia granicy polsko-czeskiej, w przypadku wariantu bezinwestycyjnego (zakładającego bazowanie na dotychczas istniejących liniach kolejowych) oraz wariantu inwestycyjnego, zakładającego budowę linii kolejowej nr 170, przedstawiają się następująco:

Wariant:	Rok:	Liczba pasażerów:
bezinwestycyjny	2040	2000 (PG Chałupki) 4500 (PG Zebrzydowice - E65)
inwestycyjny	2040	10000 (PG Gorzyczki/Godów) 0 (PG Zebrzydowice) 850 (PG Chałupki)

Należy nadmienić, że powyższe dane obrazują potoki pasażerskie w relacji Polska – Czechy, podczas gdy linia kolejowa nr 170 jest projektowana również dla transportu regionalnego i obsługi miast takich jak, Jastrzębie-Zdrój, Żory czy Rybnik, co powoduje, że do powyższych danych należy dodać potoki wewnętrzne. Linia Katowice – Ostrawa jest elementem transeuropejskiej sieci Kolei Dużych Prędkości oraz tzw. KDP V4 – sieci KDP łączącej kraje Grupy Wyszehradzkiej, zatem koncentruje ruch pociągów pasażerskich ze względu na bezkonkurencyjny czas przejazdu. Jednocześnie następuje uwolnienie wolnej przepustowości na istniejących liniach na potrzeby ruchu towarowego z Czech, Austrii i innych krajów środkowej i południowej Europy. Czechy są trzecim partnerem Polski, jeżeli chodzi o wielkość wymiany handlowej. Sieć KDP po stronie czeskiej już powstaje, a jednocześnie po stronie polskiej PKP PLK pracują nad podniesieniem prędkości na Centralnej Magistrali Kolejowej do 250 km/h.

Ad 3. Biorąc pod uwagę wytyczne, jakie zawarte są w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013, które wskazują, że połączenie na odcinku Katowice - Ostrawa ma zostać zrealizowane za pomocą kolei konwencjonalnej, a nie szybkiej kolei, oraz założenia, że „należy uwzględnić ochronę środowiska i różnorodność biologiczną” (pkt 36), a „interesy władz regionalnych i lokalnych, jak również interesy lokalnego społeczeństwa obywatelskiego, na które wpływ ma projekt, powinny zostać odpowiednio uwzględnione” (pkt 49), proszę odpowiedzieć, w jaki sposób traktujecie państwo 25 uchwał władz samorządowych, zarówno rad gmin, jak i rad miast, wyrażających sprzeciw wobec wszystkich przebiegów oraz samej idei budowy szybkiej kolei na Śląsku.

Pragnę zapewnić, że zdanie samorządów jest istotnym kryterium decyzyjnym, należy jednak mieć na względzie, że gdyby zdanie samorządów lokalnych było jedynym wiążącym czynnikiem, w Polsce nie powstałaby żadna inwestycja liniowa. Inwestycje kolejowe są postrzegane jako mniej potrzebne od inwestycji drogowych. Województwo śląskie wyróżnia się najgęstszą w Polsce siecią dróg publicznych, najwyższym wskaźnikiem motoryzacji (liczba samochodów osobowych wzrosła z 2 041 565 w 2010 roku do 2 803 122 w roku 2020 wg GUS), a równocześnie posiada jeden z niższych współczynników wykorzystania kolei w podróżach mieszkańców, wynoszącym 4.9 w roku 2018. Dla porównania województwo mazowieckie – 18,2, pomorskie 24,8, dolnośląskie 9.4 (por. *Kolej w województwach - wykorzystanie i polityka transportowa*, Urząd Transportu Kolejowego, Warszawa 2019, s. 9, 11, 30-31).

Należy również nadmienić, że do największych przeciwników inwestycji należą samorzady gmin powiatu mikołowskiego – dobrze skomunikowanego z centrum województwa i czerpiącego korzyści z bliskości konurbacji śląskiej (jak np. napływ nowych mieszkańców w ramach procesów suburbanizacyjnych). Powiat mikołowski to tylko jeden z kilku powiatów, przez które przechodzi planowana linia kolejowa. Rozsądna polityka przestrzenna i transportowa powinna równoważyć racje samorządów oraz długoterminowych korzyści, uwzględniać wszelkie czynniki, w tym społeczne i środowiskowe, dla całego obszaru w skali regionalnej oraz krajowej.

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 wskazujące, że połączenie na odcinku Katowice - Ostrawa ma zostać zrealizowane za pomocą kolei konwencjonalnej, nie jest rozporządzeniem zawierającym zestaw sztywnych wytycznych dla krajów UE, lecz jest dokumentem obrazującym zakres minimum dla poszczególnych krajów i międzynarodowe ustalenia dotyczące przebiegu szlaków TEN-T. Jest to również rozporządzenie podlegające cyklicznym aktualizacjom.

Odnosząc się zaś do kwestii ochrony środowiska i różnorodności biologicznej chciałbym wyjaśnić, że projekt poprzedziła roczna inwentaryzacja przyrodnicza,

dzięki czemu tereny cenne przyrodniczo zostaną ominięte w maksymalnym stopniu. Zgodnie z nowoczesnymi standardami projektowania, na linii kolejowej Katowice – Ostrawa, inwestor przewiduje zastosować obiekty zabezpieczenia akustycznego, jak również przejścia dla zwierząt chroniące ich szlaki migracyjne.

Ad 4. Kto będzie utrzymywał nowo wybudowaną linię i ile będzie kosztowało jej utrzymanie, jeśli weźmie się pod uwagę osiadanie terenu i związaną z tym częstą wymianę podbudowy torowiska?

Zgodnie z ustawą z dnia 10 maja 2018 r. o Centralnym Porcie Komunikacyjnym (Dz. U. z 2021 r. poz. 1354) wybudowane przez spółkę Centralny Port Komunikacyjny linie kolejowe przekazywane są PKP Polskim Liniom Kolejowym S.A.

Linia kolejowa zostanie wybudowana w taki sposób, aby wielkości osiadań niwelety toru nie były większe niż dopuszczalne w Standardach Technicznych CPK. Dodatkowo linia kolejowa zostanie wybudowana przy użyciu najnowszych metod i praktyk budowlanych w oparciu o najnowsze technologie i materiały, w związku z czym koszty jej utrzymania nie powinny być większe niż innych linii na tym obszarze.

Ad 5. Czy jest zalecana budowa szybkiej kolei na terenach pokopalnianych i osuwiskowych? Jeżeli tak, to proszę podać, jakich zabezpieczeń i na jakich głębokościach będzie wymagała budowa KDP na Śląsku, który w większości jest terenem ze szkodami górniczymi i osuwiskami.

Inwestor pozyskał dane o szkodach górniczych od spółek wydobywczych na tym terenie oraz Wyższego Urzędu Górniczego. Starano się lokować linię poza obszarami szkód górniczych. Szczegółowo kwestia ta zbadana zostanie dla wariantu inwestorskiego w planowanej ekspertyzie geologiczno-górniczej. Aktualnie trwa wybór wariantu inwestorskiego (tj. kończy się etap III STEŚ). Szczegółowe informacje o ewentualnych zabezpieczeniach będą opracowywane na etapie koncepcji programowo-przestrzennej i projektu budowlanego.

Ad 6. Jaki wpływ będzie miała budowa KDP, z uwagi na liczne zabezpieczenia i głębokość ich usytuowania, na istniejące zbiorniki wody pitnej, które są zlokalizowane w przebiegu linii 170?

Nie zidentyfikowano negatywnego wpływu planowanej linii kolejowej na zbiorniki wody pitnej.

Ad 7. Jakie cenne przyrodniczo tereny widnieją w przebiegu linii 170 KDP i mogą być zdewastowane?

Tereny cenne przyrodniczo zostały zidentyfikowane przez Wykonawcę Inwentaryzacji Przyrodniczej, która została rozpoczęta jeszcze przed uruchomieniem STEŚ. Należy zauważyć, że środowisko jest jednym z kluczowych elementów uwzględnianych w analizach w ramach STEŚ. Podczas opracowywania studium kładziony jest nacisk na minimalizowanie ingerencji w obszary cenne przyrodniczo.

Prace związane z budową nowej inwestycji wiążą się z przekształceniem terenu, a zatem mogą ingerować we fragmenty obszarów chronionych. W uzasadnionych przypadkach, ze względu na brak możliwości zastosowania racjonalnego rozwiązania alternatywnego, będzie zachodzić konieczność przeprowadzenia linii kolejowej przez obszary chronione, co będzie jednoznaczne z wymogiem zastosowania określonych procedur oraz wykorzystania wszelkich technicznych sposobów ograniczania negatywnego wpływu infrastruktury kolejowej.

Analizy oddziaływania na środowisko, odnoszące się do konkretnych przebiegów linii kolejowej, stanowią przedmiot prac w ramach STEŚ, a następnie (w najszerszym ujęciu) na etapie opracowywania raportu o oddziaływaniu na środowisko, na potrzeby uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Dostępne będą wówczas szczegółowe dane projektowe pozwalające na odniesienie się do indywidualnych uwarunkowań środowiskowych obszaru inwestycji.

Przeprowadzenie oceny oddziaływania na środowisko ma na celu określenie rodzajów i istotności wpływu inwestycji na poszczególne komponenty środowiska i dobra materialne, w tym na obszary chronione, a także zaproponowanie rozwiązań minimalizujących te oddziaływania. Ustalenia zawarte w raporcie o oddziaływaniu na środowisko będą podlegały weryfikacji, również pod kątem formalnym, przez organy ochrony środowiska w toku postępowania administracyjnego w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Procedura ta przeprowadzona zostanie zgodnie z ustawą z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko.

Postanowienia decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach będą nakładały na inwestora obowiązek zastosowania określonych rozwiązań minimalizujących oraz w uzasadnionych przypadkach kompensujących negatywne oddziaływanie na środowisko i warunki życia lokalnej społeczności.

Ad 8. Jakie zabytki widnieją w przebiegu linii 170 KDP?

Podczas opracowywania STEŚ zostały zidentyfikowane obiekty zabytkowe, które m.in. są wpisane do rejestru zabytków, są uznane za pomnik historii, parki kulturowe lub są ujęte w ewidencjach zabytków na szczeblu krajowym/wojewódzkim/gminnym. Są to między innymi: przepusty, wiadukty, schron, budynki czy stanowiska archeologiczne. W zależności od wariantu liczba i rodzaj obiektów zabytkowych różni się. Jedynie przebieg wariantu W71 ingeruje w obiekt wpisany do Rejestru zabytków (schron bojowy IV), pozostałe kolizje dla tego wariantu, jak i pozostałych wariantów W72, W73, W74 – są to kolizje występujące z obiektami wpisanymi do Gminnych Ewidencji Zabytków lub obiektami chronionymi zapisami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego (20 obiektów dla wariantu W71, 10 dla W72, 9 dla W73 i 11 dla W74).

Ad 9. Ile będzie kosztował bilet na odcinku Katowice - Ostrawa?

Przedmiotem STEŚ nie jest określenie ceny biletu dla poszczególnych relacji. Ceny biletów będą zależą od taryfikatorów poszczególnych przewoźników kolejowych.

Ad 10. Proszę wymienić relatywne korzyści dla zwykłego „pana Kowalskiego” jakie miałyby przynieść ta inwestycja.

Przykładowe korzyści wynikające z przeprowadzenia inwestycji:

- a) wpisanie Katowic w międzynarodową sieć kolei dużych prędkości, a tym samym umożliwienie rozwoju konurbacji śląskiej i stymulowanie metropolitalnej funkcji Katowic;
- b) szybkie transgraniczne połączenia dalekobieżne Katowic z: Ostrawą, Pragą, Brnem, Budapesztem, Bratysławą i Wiedniem;
- c) szybkie połączenia z Rybnika, Wodzisławia Śląskiego, Raciborza do Katowic i dalej (pociągi regionalne i dalekobieżne);
- d) szybkie połączenia z Jastrzębia-Zdroju do Katowic oraz do Wodzisławia Śląskiego i Rybnika pociągami regionalnymi i dalekobieżnymi;
- e) szybkie połączenia z Żor do Katowic;
- f) usprawnienie połączenia Mikołowa z Katowicami przez separację ruchu regionalnego i dalekobieżnego;
- g) uporządkowanie terenu i budowa atrakcyjnych dworców kolejowych i centrów przesiadkowych w Jastrzębiu-Zdroju, Mszanie, Żorach czy Orzeszu (w zależności od wybranego wariantu);

- h) możliwość codziennego szybkiego dojazdu do pracy, szkoły czy na uczelnię z Jastrzębia-Zdroju, Mszany, Żor, Rybnika do Katowic z bardzo atrakcyjnym czasem przejazdu;
- i) przeniesienie części ruchu samochodowego na kolej – mniejsze emisje i poprawa jakości powietrza;
- j) włączenie w sieć kolejową nowych miejscowości;
- k) radykalne skrócenie czasów przejazdów na najważniejszych relacjach.

Z poważaniem

Marcin Horąła

/podpisano elektronicznie/