Oświadczenie złożone
przez senatora Piotra Masłowskiego
w dniu 20 września 2024 r.

Oświadczenie skierowane do sekretarza stanu w Ministerstwie Infrastruktury, pełnomocnika rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego Macieja Laska oraz do podsekretarza stanu w Ministerstwie Infrastruktury Piotra Malepszaka

Szanowni Państwo!

W związku z planowaną budową Centralnego Portu Komunikacyjnego i związanego z tym przedsięwzięcia zakładającego budowę nowej linii kolejowej chciałbym zwrócić uwagę na potrzebę rozważenia alternatywnego, bardziej sprawiedliwego i efektywnego rozwiązania dla mieszkańców Śląska. W moim przekonaniu poprowadzenie szybkiej kolei w taki sposób, że omijałaby ona ważne ośrodki miejskie regionu, takie jak Rybnik i Tychy, jest błędem. Powinniśmy skupić się na modernizacji istniejącej infrastruktury kolejowej oraz budowie nowych, krótkich odcinków, co nie tylko zaspokoi potrzeby transportowe regionu, lecz także zminimalizuje negatywne skutki społeczne i ekologiczne.

Alternatywnym rozwiązaniem dla linii związanych z CPK na Śląsku jest wykorzystanie istniejących linii kolejowych, modernizacja i budowa dodatkowych torów oraz niezbędnych odcinków umożliwiających lepszą przepustowość. Zamiast budowy w ramach CPK linii prowadzącej z Katowic Piotrowic do granicy z Czechami w Gorzyczkach, omijającej gęsto zaludniony okręg rybnicki i Tychy, proponuję następujące rozwiązania:

— modernizację linii kolejowej Tychy – Orzesze Jaśkowice z dobudową drugiego toru (linia ma świetne parametry, ma niewiele łuków);

— przebudowę stacji Orzesze Jaśkowice umożliwiającą szybki przejazd z linii nr 169 na nowy odcinek, który powstałby wzdłuż linii nr 140 i odbijałby przed autostradą A1;

— budowę nowej linii kolejowej ze stacji Orzesze Jaśkowice do stacji Rybnik Piaski – najpierw wzdłuż linii nr 140, następnie przez Bełk, Stanowice (na trasie jest tylko jeden zespół budynków do wyburzenia, które jednak nie stanowią zabudowy mieszkalnej – to stare budynki magazynowe i sklep GS) z wykorzystaniem istniejącej niegdyś linii kolejowej z Rybnika Piasków w kierunku Leszczyn;

— budowę nowego, krótkiego odcinka prowadzącego przez nieużytki w Rybniku, odbijającego od linii nr 140 za obwodnicą (budowa estakady między grupą torów PG i KO) do linii nr 158, dzięki czemu ominięte zostałyby największe łuki na linii nr 158 oraz stacja Rybnik Towarowy, która ma znaczenie wyłącznie lokalne;

— modernizację linii nr 158 od wejścia nowej linii do stacji Wodzisław Śląski;

— budowę nowego odcinka prowadzącego od stacji Wodzisław Śląski po dawnym torowisku linii nr 159 do granicy.

Pomysł ten uwzględnia:

— rozwiązania niekolidujące z programem „Kolej+" – odbudowy linii kolejowej do Jastrzębia-Zdroju przez Orzesze i Żory;

— interesy związane z komunikacją dalekobieżną gęsto zaludnionego południa województwa – główną stacją przesiadkową byłby Rybnik (przesiadki w kierunku Knurowa, Czerwionki, Rydułtów, Żor, Jastrzębia-Zdroju, Kędzierzyna-Koźla, Gliwic, Bielska-Białej, a w przyszłości np. Wrocławia, Opola, Zakopanego);

— obsługę dużych aglomeracji (Tychów, Rybnika, Wodzisławia Śląskiego), powiatów rybnickiego i wodzisławskiego przez międzynarodowe pociągi dalekobieżne łączące Warszawę z innymi stolicami Europy;

— rozwiązanie problemów związanych z brakiem slotów przewozowych i nadmiernym obciążeniem obecnych linii kolejowych nr 140, między Rybnikiem a Katowicami, oraz nr 158, między Wodzisławiem a Chałupkami;

— nienaruszanie interesów społecznych sprzeciwiających się budowie linii związanych z CPK mieszkańców Orzesza, Łazisk, Mikołowa, Palowic, Świerklan i Mszany – za wyjątkiem wyburzenia obiektów niemieszkalnych w Bełku, drugie wyburzenie dotyczyłoby wyeksploatowanych budynków socjalnych w Rybniku przy ul. Żwirowej;

— odciążenie w przyszłości bardzo przesiadkowo obciążonej stacji Katowice – część przesiadek mogłaby się odbywać na stacji Rybnik;

— wykorzystanie akceptowalnych przez społeczności lokalne modernizacji i nowych odcinków w miejscach, gdzie kolej już była lub gdzie nadal istnieje;

— ochronę cennego przyrodniczo Pojezierza Palowickiego – planowanie przedsięwzięć zmierzających do jego niszczenia wzburzyło mieszkańców, spacerowiczów, grzybiarzy i rowerzystów z Palowic, Żor i Rybnika;

— tylko 2 wyburzenia: w Rybniku na ul. Żwirowej i w Bełku na ul. Głównej – budynki są wyeksploatowane i stare w przeciwieństwie do licznych, często nowych budynków mieszkalnych, których wyburzenie zakłada projekt CPK.

Uważam, że pociągi powinny rozwijać prędkość 250 km/h na liniach typu CMK, a tam, gdzie obszary są gęsto zaludnione, pociągi powinny służyć mieszkańcom i częściej się zatrzymywać. Wierzę, że zaproponowana alternatywna koncepcja jest bardziej sprawiedliwa i korzystna dla Śląska. Zachęcam do jej poparcia, bo jest to rozwiązanie, które odpowiada na rzeczywiste potrzeby mieszkańców naszego regionu i ma szansę zostać przez nich zaakceptowane.

Piotr Masłowski
senator RP