

Alternatywny wariant linii KDP nr 170 nie został zaakceptowany

Ministerstwo nie zaakceptowało alternatywnego wariantu przebiegu linii Kolei Dużych Prędkości nr 170

Ministerstwo Infrastruktury poinformowało, że alternatywny wariant przebiegu linii kolejowej nr 170 na odcinku Mikołów – Szczekowice, wypracowany przy współpracy samorządów, Województwa Śląskiego, Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii oraz PKP Polskich Linii Kolejowych S.A., nie został ostatecznie zaakceptowany.

To wariant, nad którym wspólnie pracowały władze Orzesza, Mikołowa, Czerwionki-Leszczyna, Łazisk Górnych, Województwa Śląskiego oraz przedstawiciele GZM i PKP PLK. W lipcu 2025 roku w Urzędzie Marszałkowskim Województwa Śląskiego odbyło się spotkanie, podczas którego podpisano pismo do Dariusza Klimczaka, Ministra Infrastruktury, dotyczące alternatywnego przebiegu linii CPK nr 170 oraz konieczności uwzględnienia tej inwestycji w programie Kolej+. Orzesze reprezentowali Mariusz Oleś, Burmistrz Miasta Orzesze, oraz Tomasz Szier, Zastępca Burmistrza.

Wypracowana propozycja była dla Orzesza szczególnie ważna, ponieważ zakładała przebieg, który nie powodowałby wyburzeń budynków na terenie naszego miasta. Dodatkowo przewidywała budowę wiaduktów kolejowych, między innymi w centrum Orzesza na ul. Rybnickiej oraz ul. Mikołowskiej, a także możliwość wykorzystania tej infrastruktury przez pociągi regionalne w kierunku Katowic, Tychów i Oświęcimia.

Alternatywny wariant był również korzystny z punktu widzenia całego regionu. Zakładał między innymi przebieg w sąsiedztwie DK81 na terenie Łazisk Górnych, budowę przystanku osobowego w Łaziskach Górnych, przebieg w śladzie linii kolejowej nr 169 na odcinku Łaziska Huta – Orzesze Jaśkowice, przebudowę przystanku Orzesze Miasto oraz całkowite ominięcie Pojezierza Palowickiego na terenie Parku Krajobrazowego „Cysterskie Kompozycje Krajobrazowe Rud Wielkich”. Propozycja dawała także szansę na uruchomienie szybkich połączeń regionalnych z postojami m.in. w Czerwionce, Orzeszu Mieście, Łaziskach Górnych i Mikołowie, z czasem przejazdu z Rybnika do Katowic poniżej 40 minut.

W odpowiedzi Ministerstwa Infrastruktury wskazano, że wariant alternatywny nie został zaakceptowany m.in. ze względu na ryzyko daleko idącej ingerencji w zurbanizowane obszary województwa śląskiego, możliwość wieloletniego opóźnienia harmonogramu projektu, ryzyko utraty dofinansowania ze środków Unii Europejskiej, protesty mieszkańców miejscowości położonych w powiecie rybnickim oraz obawy dotyczące wydłużenia trasy i czasu przejazdu.

Decyzję ministerstwa przyjmujemy z rozczarowaniem, ponieważ przedstawiony wariant był efektem wielu spotkań, rozmów i współpracy ponadlokalnej. Była to propozycja, która w naszej ocenie w większym stopniu uwzględniała interes mieszkańców Orzesza, ograniczała społeczne skutki inwestycji i dawała realną szansę na poprawę komunikacji kolejowej w regionie.

Miasto Orzesze nadal będzie aktywnie uczestniczyć w rozmowach dotyczących przebiegu kolei dużych prędkości oraz inwestycji kolejowych na naszym terenie. Naszym priorytetem pozostaje ochrona mieszkańców, ograniczenie ingerencji w istniejącą zabudowę, bezpieczeństwo oraz rozwój nowoczesnego transportu publicznego.