

**CENTRALNY PORT
KOMUNIKACYJNY
Al. Jerozolimskie 134
02-305 Warszawa**

Szanowni Państwo,

Ruch Autonomii Śląska stanowczo sprzeciwia się koncepcji przebudowy i rozbudowy układu komunikacyjnego Rzeczypospolitej Polskiej proponowanego do realizacji w Strategicznym Studium Lokalizacyjnym Inwestycji Centralnego Portu Komunikacyjnego (SSL). Przedłożony do konsultacji projekt nie uwzględnia potrzeb komunikacyjnych mieszkańców Górnego Śląska oraz konurbacji górnośląskiej, najbardziej zurbanizowanego obszaru Polski, a także konurbacji rybnickiej.

Projekt zakłada budowę zintegrowanej sieci transportowej m. in. w oparciu o Kolejowe Inwestycje Towarzyszące (ciągi). Dla Górnego Śląska przewidziano realizację inwestycji w ciągu nr 7 łączącym liniami kolei dużych prędkości CPK (i Warszawę) z południową częścią kraju i państwami sąsiednimi (Czechy, Słowacja). Głównym elementem ciągu nr 7 jest Węzeł Małopolsko-Śląski, który usytuowano poza województwem śląskim, w rejonie Olkusza. Rozwiązanie to wykluczy Katowice z mapy dworców międzynarodowych, co jest sytuacją bez precedensu w prawie 200-letniej historii transportu kolejowego na Górnym Śląsku. Proponuje się, aby Kolej Szybkich Prędkości biegła od Węzła Małopolsko-Śląskiego w oparciu o nową linię nr 111 (odcinek Węzeł Małopolsko-Śląski – Chełmek), linię nr 93 (odcinek Chełmek – Chybie), linię nr 170 (Chybie – Jastrzębie-Zdrój – Godów/granica państwa). Projektowana linia nr 111 umożliwi omijanie Katowic przez międzynarodowe pociągi. Mieszkańcy Katowic i całej zachodniej części konurbacji górnośląskiej, w szczególności Gliwic, Zabrze, Bytomia, Chorzowa, Świętochłowic czy Rudy Śląskiej, chcąc podróżować Kolejami Szybkich Prędkości na południe Europy, np. do Pragi czy Wiednia czy na północ do Warszawy, będą zmuszeni dojechać i przesiąść się w Olkuszu.

W Studium, oprócz marginalizacji Katowic, wyklucza się największe miasto subregionu zachodniego województwa śląskiego – Rybnik. Wspomniana linia nr 170 będzie z pominięciem tego miasta. Projektodawcy argumentują to potrzebą walki z wykluczeniem komunikacyjnym „największego polskiego (i środkowoeuropejskiego) ośrodka miejskiego pozbawionego dostępu do transportu kolejowego – Jastrzębia Zdroju”. Ten propagandowy argument całkowicie mija się z potrzebami komunikacyjnymi mieszkańców tego miasta. Chcą oni szybko podróżować do Rybnika i stamtąd do Katowic. Dziś proponuje się im kolej szybkich prędkości, którą nie dojadą ani do jednego, ani drugiego miasta. Co więcej, założenia Studium nie dają nawet gwarancji, że koleje Szybkich Prędkości będą w ogóle zatrzymywały się w Jastrzębiu-Zdroju. Dla konurbacji Rybnickiego Okręgu Węglowego należy stworzyć szybką kolej okrężną w pętli Rybnik – Radlin – Wodzisław - Jastrzębie-Zdrój – Pawłowice – Żory – Rybnik. To rozwiązanie najprostsze do zrealizowania, łączące najwięcej miast subregionu zachodniego województwa śląskiego i odpowiadające na wykluczenie komunikacyjne Jastrzębia-Zdroju. Przy założeniu, że Koleje Szybkich Prędkości będą zatrzymywały się w Rybniku wspomniana kolej okrężna będzie z powodzeniem uzupełniała nową linię kolejową budowaną przez Spółkę CPK.

Podsumowując, pominięcie miast konurbacji górnośląskiej i konurbacji rybnickiej (Rybnik, Wodzisław Śląski) przez KDP jest założeniem błędnym i pójściem na skróty. Propozycje przedstawione w Studium nie są w żaden sposób konkurencyjne w stosunku do obecnie funkcjonującej sieci połączeń z lotniskami w Pyrzowicach i Ostrawie. Dlatego istotne jest bezpośrednie połączenie KDP zarówno Katowic i Rybnika oraz rezygnacja z inwestycji na linii nr 111. Ruch Autonomii Śląska nie zgadza się na wydawanie przez rząd centralny miliardów złotych na budowę i modernizację sieci kolejowej, z której mieszkańcy Górnego Śląska nie będą korzystali. Będą skazani na używanie przestarzałej i przeciążonej infrastruktury, zaś ledwie kilkadziesiąt kilometrów dalej po nowych torach, w nowym taborze będą sunęły świecące pustkami składy kolejowe.

Ruch Autonomii Śląska zdaje sobie sprawę, że Strategiczne Studium Lokalizacyjne Inwestycji Centralnego Portu Komunikacyjnego miało być ambitną propozycją modernizacji sieci kolejowej. Idea budowy Centralnego Portu Komunikacyjnego nie jest jednak odpowiedzią na realne potrzeby komunikacyjne mieszkańców Polski, a megalomańskim projektem, który ostatecznie nie ujrzy światła dziennego. Reakcją na wieloletnie niszczenie przez państwo polskie sieci transportu szynowego nie może być centralizacja infrastruktury kolejowej. Dla regionalistów i Ślązaków o wiele istotniejsze jest, aby inwestycje infrastrukturalne uwzględniały interesy wspólnot regionalnych i lokalnych. Sieć kolejowa ma łączyć regiony, a nie być projektowana według centralizacyjnego paradygmatu obowiązującego w Warszawie.

W imieniu Zarządu Stowarzyszenia



Jerzy Gorzelik

Przewodniczący
Ruch Autonomii Śląska