



Notatka ze spotkania dotyczącego realizacji projektów wykonywanych w ramach Programu Uzupełnienia Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej – Kolej+ do 2029 roku

Dnia 16 czerwca 2025 roku w Katowicach w siedzibie Urzędu Marszałkowskiego Województwa Śląskiego odbyło się spotkanie dotyczące omówienia realizacji projektów realizowanych na terenie województwa śląskiego w ramach Programu Uzupełnienia Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej – Kolej+ do 2029 roku. W spotkaniu uczestniczyli przedstawiciele PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. (PKP PLK), Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii (GZM) oraz Województwa Śląskiego (WSL) zgodnie z załączoną listą obecności.

W pierwszej kolejności omówiono projekty, w których udział bierze Województwo Śląskie. Departament Transportu Publicznego przedstawił prezentację, która stanowi załącznik nr 2 do notatki. W zakresie poszczególnych projektów zwrócono uwagę na kwestie przedstawione poniżej.

1. Zwiększenie zdolności przepustowej linii kolejowej nr 140 na odc. Katowice Ligota – Orzesze Jaśkowice poprzez budowę drugiego toru i dodatkowych przystanków osobowych

a) WSL poinformowało, że:

- koszt projektu wzrósł o 240 mln zł (koszt wg zawartej umowy: 460 mln zł, koszt wg projektu budowlanego: 700 mln zł), w tym przebudowa stacji Orzesze stanowi około 120 mln zł,
- zakres przebudowy stacji Orzesze (stacja węzłowa z 2 peronami i 4 krawężnikami peronowymi) uwzględnił konieczność ujęcia wypięcia linii nr 159 w stronę Żor (odbudowa w ramach projektu *Uzupełnienie sieci kolejowej o połączenie kolejowe Jastrzębia-Zdroju z Katowicami*),
- deklaracje zaprezentowane 14 marca 2025 r. na Wspólnym posiedzeniu Parlamentarnego Zespołu ds. Wielkoskalowych Inwestycji Celu Publicznego i Wywłaszczeń oraz Doraźnej Komisji ds. projektów rządowych Sejmiku Województwa Śląskiego nie przełożyły się na formalne decyzje o wprowadzeniu zmian w projektach Kolej+ oraz projekcie Centralnego Portu Komunikacyjnego Sp. z o.o. (CPK) Budowa linii kolejowej nr 170 Katowice – granica państwa – Ostrawa,
- w sytuacji zmiany założeń (2 tory zamiast 4 z Katowic Ligoty do Mikołowa) konieczna jest zmiana układu torowego stacji Mikołów na 2+2,
- nowy wariant przebiegu linii nr 170 na odcinku Mikołów – Szczekowice opracowany przez PKP PLK jest korzystny dla organizatora wojewódzkich przewozów pasażerskich z uwagi na wspólną stację Orzesze Jaśkowice, co pozwoli trasować pociągi z Rybnika do Katowic przez Leszczyny i Czerwionkę, a następnie przez Orzesze Miasto, Łaziska Górne i Mikołów,
- odcinek linii nr 170 Mikołów – Szczekowice natychmiast po wybudowaniu zostanie obciążony ruchem kolejowym z uwagi na przekierowanie na niego obecnych pociągów wojewódzkich w/z kierunku Rybnika, planowanych w projektach Kolej+ w/z kierunku Żor i Jastrzębia-Zdroju oraz międzynarodowych obecnie kursujących linią kolejową nr 140 i 169.

b) WSL i GZM poinformowali, że jeżeli z Katowic Ligoty do Mikołowa mają być dwa zamiast czterech torów to należy jak najszybciej uzgodnić miejsce wpięcia linii nr 170 (CPK) w linię nr 140 (PKP PLK), aby nie opóźniać realizacji projektu Kolej+.

c) Miasto Mikołów poinformowało, że:

- w sytuacji obciążenia linii nr 140 dodatkowym ruchem kolejowym z linii nr 170 należy wybudować skrzyżowania kolejowo-drogowe w wariantie bezkolizyjnym w Mikołowie z ulicami Fabryczną, Waryńskiego oraz Kościuszki,
- z uwagi na obciążenie ruchem, najważniejsze jest bezkolizyjne skrzyżowanie z ul. Fabryczną – jeśli technicznie nie będzie możliwości budowy w tej lokalizacji wiaduktu z peronem to można rozważyć rezygnację z budowy peronu Mikołów os. Mickiewicza,
- infrastruktura na terenie miasta (w tym stacja Mikołów) powinna być zbudowana w wariantie docelowym, aby nie paraliżować miasta dwukrotnie – najpierw w związku z realizacją programu Kolej+, a później po 6-7 latach w związku z realizacją inwestycji przez CPK,
- Burmistrz Mikołowa poinformował ponadto, że jeśli nie dojdzie do budowy skrzyżowań bezkolizyjnych w ramach pierwszego remontu linii kolejowej, w tym w szczególności do poprowadzenia linii nr 140 pod obecną ulicą Fabryczną, co w projektowaniu może nastąpić zgodnie z propozycją PKP PLK jako poprawki – zmiany do decyzji środowiskowej uzyskanej na podstawie obecnie przygotowanego projektu budowlanego, miasto Mikołów zastrzega sobie możliwość całkowitego wycofania się z przebudowy linii 140 na swoim terenie. W takim przypadku Miasto poczeka na realizację przebudowy w ramach planowanego, dwutorowego projektu Kolej Plus + CPK, wspólnego dla linii 140 i 170, który będzie uwzględniał wcześniej deklarowane rozwiązania – zwłaszcza budowę skrzyżowań bezkolizyjnych. Miasto stoi bowiem na stanowisku, że etapowe, niekompletne działania prowadzące do konieczności ponownej przebudowy linii kolejowej w niedalekiej przyszłości oznaczałyby prace o dużym zakresie, które mogłyby istotnie utrudnić codzienne funkcjonowanie mieszkańców przez wiele lat. Taki scenariusz jest niepożądany zarówno z punktu widzenia społecznego, jak i ekonomicznego. Byłby przejawem niegospodarności i braku dbałości o racjonalne wykorzystanie środków publicznych.

d) PKP PLK poinformowało, że:

- projekt rozbudowy linii nr 140 jest na zaawansowanym etapie pozyskania decyzji środowiskowej,
- proponuje dalsze procedowanie decyzji środowiskowej wg przygotowanego projektu budowlanego, a następnie wprowadzenie zmian do projektu po uzyskaniu decyzji środowiskowej,
- nowy wariant przebiegu linii nr 170 jest analizowany przez CPK pod kątem możliwości technicznych jego wybudowania.

Uzgodniono, że procedowanie decyzji środowiskowej ma być kontynuowane według przygotowanego projektu budowlanego, a po jej pozyskaniu do projektu będą wprowadzane konieczne zmiany.

2. Uzupełnienie sieci kolejowej o połączenie kolejowe Jastrzębia-Zdroju z Katowicami

WSL poinformowało, że:

- a) koszt projektu wzrósł o 291 mln zł (koszt projektu wg umowy: 475 mln zł, koszt projektu wg projektu budowlanego: 766 mln zł),
- b) odcinek Żory – Orzesze jest w kolizji z projektem CPK oraz ma takie same funkcje transportowe jak linia nr 170 na odcinku Mikołów – Szczekowice,

- c) odcinek Żory – Pawłowice Śląskie – Jastrzębie-Zdrój kosztuje około 310 mln zł, nie jest w kolizji z projektem CPK może być realizowany w powiązaniu z nim w stacji Jastrzębie-Zdrój, co pozwoli na uruchomienie pociągów z Rybnika do Wisły przez Wodzisław Śląski, Jastrzębie-Zdrój, Chybie, Ustroń,
- d) realizacja projektu Kolej+ na odcinku Żory – Jastrzębie-Zdrój wraz wybudowaniem linii nr 170 na odcinku Mikołów – Szczekowice pozwoli na spełnienie celu projektu to jest uruchomienie pociągów z Jastrzębia-Zdroju przez Żory do Katowic, dlatego zasadnym jest przyspieszenie budowy odcinka linii nr 170 Mikołów – Szczekowice (np. do roku 2032, a nie po roku 2035),
- e) w ramach deklaracji uruchomienia przewozów dla projektu zadeklarowano m. in. 6 par pociągów Jastrzębie-Zdrój – Rybnik, czyli funkcjonowanie odcinka Żory – Pawłowice – Jastrzębie bez połączenia z Katowicami jest możliwe w okresie przejściowym (do czasu wybudowania odcinka linii nr 170 Mikołów – Szczekowice).

Uzgodniono, że wobec braku możliwości budowy odcinka Orzesze – Żory oraz oczekiwania samorządów, aby kolej do Jastrzębia-Zdroju wróciła przed 2035 rokiem, dalsze prace projektowe oraz pozyskanie decyzji środowiskowej będą kontynuowane dla odcinka Żory – Pawłowice – Jastrzębie-Zdrój.

3. Rewitalizacja linii kolejowej nr 190 na odcinku Skoczów – Bielsko-Biała jako niezbędny element połączenia Śląska Cieszyńskiego z Krakowem (Cieszyn – Skoczów – Bielsko-Biała – Wadowice – Kraków)

WŚL poinformowało, że:

- a) otrzymało sygnały o wzroście kosztów projektu do około 500 mln zł (koszt projektu według umowy: 350 mln zł),
- b) z uwagi na układ krzyżowań na odcinku Zabrzeg – Wisła Głębcze oraz przepustowość odcinka Skoczów – Goleiszów, stworzenie satysfakcjonującego rozkładu jazdy wymaga istnienia przynajmniej dwóch mijanek na odcinku Bielsko-Biała Główna – Skoczów.

Uzgodniono, że zakres projektu będzie weryfikowany, w tym zostanie przeprowadzona analiza czy i w jakim zakresie wykonanie prac byłoby możliwe w ramach remontu istniejącej infrastruktury, celem obniżenia kosztów realizacji inwestycji.

WSL podkreśliło, że zaangażowane środki finansowe w powyższe projekty powinny zostać wykorzystane na terenie województwa śląskiego niezależnie od zakresu zmian realizacji poszczególnych inwestycji.

Następnie omówiono projekty realizowane na terenie województwa śląskiego z inicjatywy Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii. W zakresie poszczególnych projektów zwrócono uwagę na kwestie przedstawione poniżej.

1. Prace na liniach kolejowych nr 189 i 132 oraz budowa nowych łącznic Kuźnica – Bytom Bobrek Wsch. w celu stworzenia nowego połączenia Ruda Chebzie/Zabrze – Bytom, w tym budowa nowych p.o. Ruda Orzegów i Bytom ul. Zabrzeńska

PKP PLK poinformowała o wzroście kosztów projektu o 30 mln zł.

2. Przygotowanie alternatywnego połączenia aglomeracyjnego Gliwice – Ruda Kochłowice – Katowice liniami kolejowymi nr 141 na odcinku Gliwice – Ruda Kochłowice, 164 na odcinku Ruda Kochłowice – Hajduki i 651 Hajduki – Gottwald

PKP PLK poinformowała o możliwym wzroście kosztów projektu z tytułu zabezpieczenia gruntu po szkodach górniczych.

3. Przygotowanie alternatywnego połączenia aglomeracyjnego Tychy – Katowice Murcki – Katowice Ligota linią kolejową nr 142

PKP PLK poinformowała o wzroście kosztów projektu z 142 mln zł do 305 mln zł.

GZM poinformowało, że w tej sprawie należy rozmawiać z liderem projektu tj. Miastem Katowice.

4. Odbudowa rozebranej linii kolejowej nr 198 Pyskowice – Pyskowice Miasto dla przywrócenia połączenia na trasie: Katowice – Gliwice – Pyskowice Miasto

PKP PLK poinformowała o wzroście kosztów projektu o 30 mln zł.

5. Rewitalizacja linii kolejowej nr 162 na odcinku Dąbrowa Górna. Strzemieszyce - Dąbrowa Górna. Huta Katowice (podg.) oraz jej odbudowa na dalszym odcinku do stacji Dąbrowa Górnicza, wraz z odbudową przystanku osobowego D.G. Tworzeń i rozbudową przystanku osobowego D.G. Gołonóg

PKP PLK poinformowała, że:

- a) koszt projektu wzrósł o minimum 13 mln zł co jest związane z usunięciem kolizji z gazociągami GAZ-SYSTEM S.A. w rejonie przystanku osobowego Dąbrowa Górnicza Tworzeń,
- b) wpięcie w linię kolejową nr 1 będzie kolizyjne, co może powodować trudności z konstrukcją satysfakcjonującego rozkładu jazdy.

GZM poinformowała, że jest zainteresowana realizacją wszystkich ww. projektów. Jednocześnie podniosła kwestię oficjalnego przekazania informacji przez PKP PLK o wzroście kosztów na realizowanych projektach (wraz z podaniem ich przyczyn) do liderów projektów oraz do wiadomości GZM, która zapewnia wkład własny na ich realizację. W sytuacji braku środków finansowych, ewentualne decyzje o wyborze projektów do dalszej realizacji będą podejmowane w późniejszym terminie przez Zarząd oraz Zgromadzenie GZM.

Sporządził: Maciej Szywała

Zatwierdził: Adam Gajda

Załączniki:

- 1. Lista obecności.
- 2. Prezentacja dotycząca projektów Kolej+ na liniach kolejowych nr 140, 159 i 190.

Połączenie kolejowe

Katowice – Jastrzębie-Zdrój

- linie kolejowe na których obecnie są wykonywane wojewódzkie przewozy pasażerskie
- wybrane stacje/przystanki na obecnej sieci komunikacyjnej

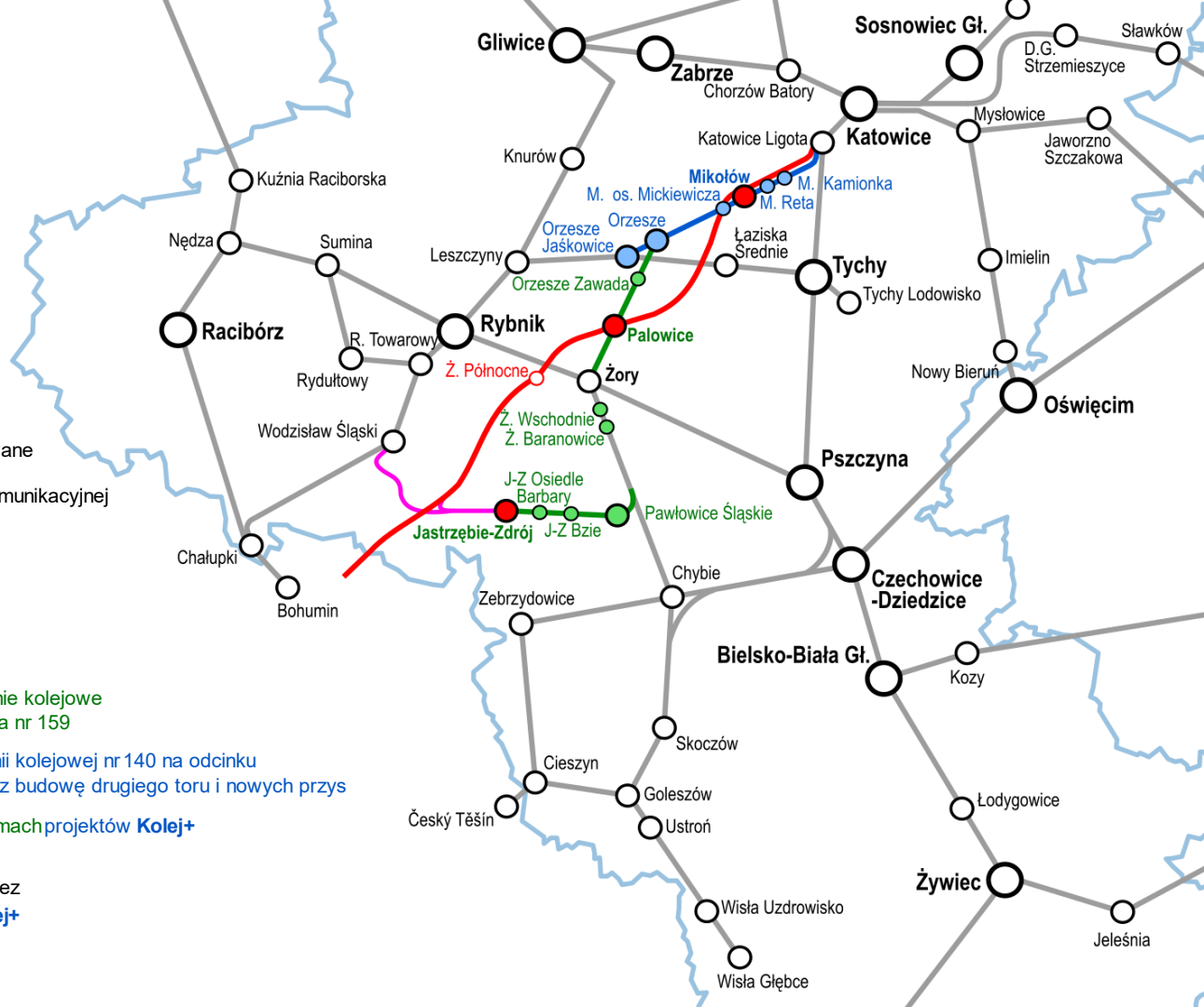
- linia kolejowa nr 170 projektowana przez CPK
- stacje kolejowe projektowane przez CPK
- inne linie kolejowe projektowane przez CPK

Kolej+ Uzupełnienie sieci kolejowej o połączenie kolejowe Jastrzębia-Zdroju z Katowicami – linia kolejowa nr 159

Kolej+ Zwiększenie zdolności przepustowej linii kolejowej nr 140 na odcinku Katowice Ligota – Orzesze Jaśkowice poprzez budowę drugiego toru i nowych przys

- ○ stacje/przystanki kolejowe projektowane w ramach projektów Kolej+

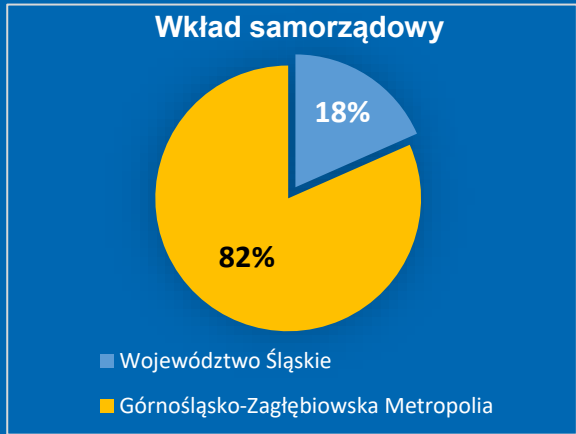
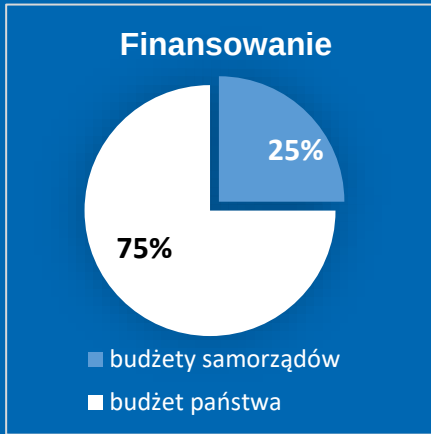
- stacje/przystanki kolejowe projektowane przez CPK oraz PKP PLK w ramach projektów Kolej+
- brak uzgodnień - kolizja projektów



Program Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej **Kolej +** do 2029 roku

Kolej+ Zwiększenie zdolności przepustowej linii kolejowej nr 140 na odcinku Katowice Ligota – Orzesze Jaśkowice poprzez budowę drugiego toru i nowych przystanków osobowych

Udział samorządów w finansowaniu programu Kolej +



Wartość projektu
460 509 995 zł
Wkład samorządowy
115 127 499 zł
Województwo Śląskie
21 171 947 zł

Realizacja

- I etap – opracowanie dokumentacji i pozyskanie praw do nieruchomości: lata 2023-2026
- II etap – roboty budowlane: lata 2026-2029

Liderem projektu jest Miasto Mikołów.

Kolej+ Zwiększenie zdolności przepustowej linii kolejowej nr 140 na odcinku Katowice Ligota – Orzesze Jaśkowice poprzez budowę drugiego toru i nowych przystanków osobowych

Koszt projektu

wg umowy	wg projektu budowlanego	różnica
460 509 995 zł	700 290 239 zł	239 780 244 zł



w tym

budowa nowej stacji Orzesze	119 433 573 zł
-----------------------------	----------------

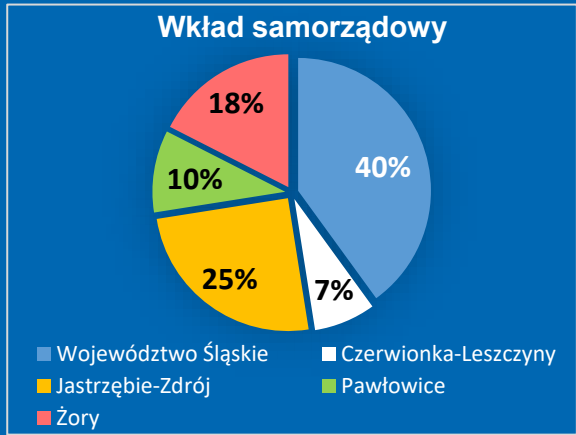
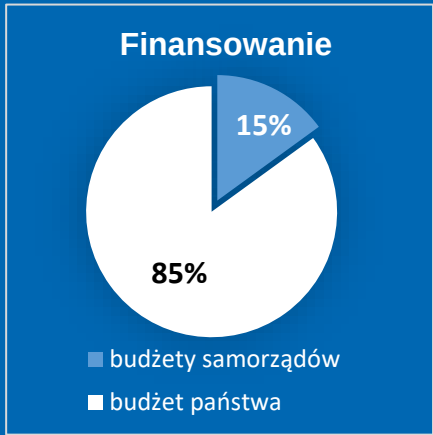
budowa 2 zamiast 4 torów z Katowic Ligoty do Mikołowa

- ✓ zmiana układu torowego stacji Mikołów na 2+2
- ✓ bezkolizyjne skrzyżowanie z ulicą Fabryczną w Mikołowie
- ✓ uzgodnienie miejsca wypięcia linii nr 170
- ✓ stacja Mikołów oraz przyległe szlaki należy zbudować w wariantcie docelowym (bez robót straconych w związku z powtórą przebudową)

Program Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej **Kolej +** do 2029 roku

Uzupełnienie sieci kolejowej o połączenie kolejowe Jastrzębia-Zdroju z Katowicami

Udział samorządów w finansowaniu programu Kolej +



Wartość projektu
475 076 928 zł

Wkład samorządowy
71 261 539 zł

Województwo Śląskie
28 504 616 zł

Realizacja

- I etap – opracowanie dokumentacji i pozyskanie praw do nieruchomości: lata 2023-2026
- II etap – roboty budowlane: lata 2026-2029

Liderem projektu jest Województwo Śląskie.

Uzupełnienie sieci kolejowej o połączenie kolejowe Jastrzębia-Zdroju z Katowicami

Koszt projektu na całym przebiegu

wg umowy	wg projektu budowlanego	różnica
475 076 928 zł	766 100 650 zł	291 023 722 zł



Koszt projektu z podziałem na odcinki

stacja Orzesze – stacja Żory	szlak Żory – Pawłowice Śląskie	Pawłowice Śląskie – Jastrzębie-Zdrój
456 126 404 zł	58 969 470 zł	251 004 775 zł

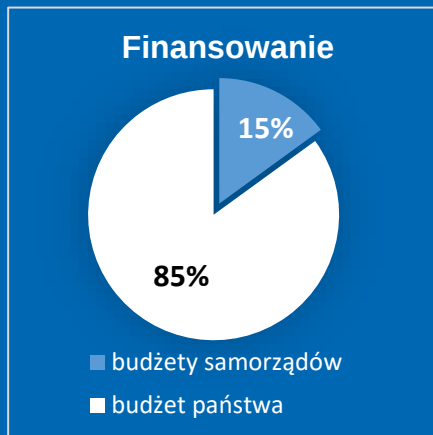


Koszt realizacji odcinka niebędącego w kolizji z CPK

szlak Żory – Pawłowice Śląskie – Jastrzębie-Zdrój	309 974 245 zł
---	----------------

Rewitalizacja linii kolejowej nr 190 na odcinku Skoczów – Bielsko-Biała jako niezbędny element połączenia Śląska Cieszyńskiego z Krakowem (Cieszyn – Skoczów – Bielsko-Biała – Wadowice – Kraków)

Udział samorządów w finansowaniu programu Kolej +



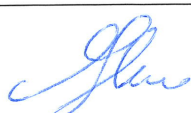
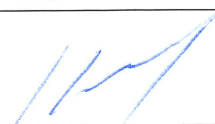
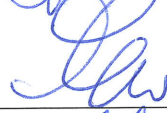
Realizacja

- I etap – opracowanie dokumentacji i pozyskanie praw do nieruchomości: lata 2023-2026
- II etap – roboty budowlane: lata 2027-2029

Liderem projektu jest Miasto Bielsko-Biała.

Lista obecności

na spotkaniu w dniu 16.06.2025 r. dot. realizacji projektów w ramach Programu Kolej +

L.p.	Imię i nazwisko	Instytucja	podpis
1	Tomasz Mgkosa	UM WŚI	
2	Maciej Szywał	UM WŚL	
3	MATEUSZ HANDEL	UM mińsk	
4	Stanisław Pićhele	UM Miłob	
5	Tomasz Lewandowski	PLK S.A.	
6	Michał Mokrzycki	PLK SA	
7	Maciej Kaczor	PKP PLK	
8	Podrycie Oleśnica	PKP PLK SA	
9	Tomasz Gąsior	PKP PLK SA	
10	Lucjan Dec	GZM	
11	Dariusz Pępek	GZM	
12	Adam Gile	UM W ŚI	
13	Grzegorz Bunt	UM W ŚI	
14			
15			