



Prezydent Miasta Rybnika

44-200 Rybnik, ul. Bolesława Chrobrego 2  
t +48 32 43 92 000, f +48 32 42 24 124  
rybnik@um.rybnik.pl

OU-BR.0003.58.2026



Szanowny Pan

Sebastian Śmieja

Radny Miasta Rybnika

Rybnik, dnia 5 maja 2026 r.

Szanowny Panie Radny,

Bardzo doceniam i w pełni popieram Pańską troskę o dobre skomunikowanie naszego miasta. Pragnę nadmienić, że władze miasta wielokrotnie podkreślały kluczowe znaczenie transportu kolejowego dla rozwoju miasta. Odpowiadając na Pańskie zapytania informuję co następuje:

1. Miasto wielokrotnie, przy każdej możliwej okazji, zgłaszało postulat związany z rozbudową linii kolejowej nr 140, w kontaktach z różnymi interesariuszami, podnosząc tę sprawę także na szczeblu subregionu.
2. Miasto już postulowało takie działanie i jest to sprawa podnoszona od dziesięciolecia, kiedy to w odpowiedzi na zapytanie ze strony zarządcy infrastruktury kolejowej wskazywało między innymi ten właśnie element jako strategicznie ważny dla zapewnienia spójności transportowej kraju poprzez zapobieganie wykluczeniu naszego miasta.
3. Miasto swoimi działaniami wielokrotnie okazywało troskę także o elementy wykraczające przestrzennie poza swoje granice, jak choćby zakończone sukcesem wystąpienie o odbudowę mijanki Łaziska Górne Brada, co wydatny sposób przyczyniło się do poprawy możliwości ruchowych na linii 140, zarówno w warstwie planowania ruchu kolejowego, jak i jego późniejszego prowadzenia. O dalekosiężności tego typu – zdawałoby się, drobnych – inwestycji najlepiej świadczy fakt, jak bardzo przydatne okazują się one dopiero po kilku latach, tj. teraz, w dobie ogromnej inwestycji, jaką jest

przebudowa katowickiego węzła kolejowego. Niemniej jednak, co warto wyraźnie zaznaczyć, tego rodzaju inicjatywy i troska o otoczenie wynikały z pozycji Rybnika jako generatora ruchu skupiającego mobilność z okolicznych gmin, ale nie wiązały się z nakładami finansowymi na infrastrukturę położoną poza terenem miasta.

4. Doświadczenia różnych samorządów wskazują, że tego typu nakłady są niewspółmierne do uzyskiwanych korzyści; nadto pojawia się jednoznaczne pytanie o zasadność sytuacji, w której tylko jeden samorząd szczebla lokalnego podjąłby decyzję o partycypacji w kosztach dokumentacyjnych procesów inwestycyjnych infrastruktury kolejowej, podczas gdy swoiste „spijanie śmietanki” dotyczyłoby także innych, okolicznych samorządów. Przede wszystkim właśnie z tego powodu miasto podchodzi z ostrożnością do tego rodzaju inicjatyw, a ewentualne wsparcie finansowe dotyczy nie sfery infrastrukturalnej, a warstwy przewozów, tak aby środki lokalne przyczyniły się na etapie rozruchowym do budowy oferty transportowej odpowiadającej potrzebom mieszkańców.
5. Miasto w odpowiedzi na wszelkie wcześniejsze zapytania, kierowane czy to ze strony zarządcy infrastruktury czy to ze strony innych podmiotów, będących interesariuszami wspomnianego projektu, wskazywało potrzebę ujęcia przedmiotowego odcinka w planach inwestycyjnych.
6. Z formalnego punktu widzenia miasto jest zobligowane i umocowane do realizacji działań w ramach swoich granic administracyjnych. Konstytucyjny porządek trójszczeblowego podziału administracyjnego kraju wprowadzony został między innymi w tym celu, aby zadania publiczne były realizowane na takim poziomie agregacji przestrzennej, jaki odpowiada ich skonkretyzowanej złożoności. Zagadnienia związane z zarządzaniem infrastrukturą kolejową oraz procesami inwestycyjnymi w tym zakresie pozostają domeną powołanej na szczeblu rządowym wyspecjalizowanej spółki, zaś uruchamianie pociągów w omawianej relacji następuje na wniosek władz szczebla wojewódzkiego. Jakkolwiek zagadnienia, o których Pan wspomina, pozostają poza kompetencjami szczebla miejskiego, miasto wielokrotnie angażowało się w rozwój połączeń kolejowych, w tym także – w wyjątkowych przypadkach – współuczestnicząc finansowo na etapie rozruchowym nowych połączeń, jak np. te do Gliwic.

Pragnę także podkreślić, że rozbudowa układu kolejowego jest zagadnieniem o bardzo dużej złożoności i tak naprawdę wymaga działań strategicznych, które są obecne w Rybniku już od wielu lat. Niejednokrotnie podczas spotkań z różnym gronem interesariuszy podnoszone były kwestie związane z szeroko rozumianą poprawą transportu kolejowego, od zagadnień związanych z dostępnością peronów (zabudowa wind podczas realizacji projektu, którego głównym akcentem była poprawa ruchu towarowego), poprzez wskazywanie potrzeby reorganizacji otoczenia stacji Rybnik Towarowy na potrzeby parkingu buforowego po południowej stronie miasta, a skończywszy na apelowaniu o doposażenie przystanków, z których gros pasażerów do Rybnika dojeżdża, w wygodne wiaty przystankowe i stojaki rowerowe. Funkcje realizowane przez transport kolejowy są dla miasta niezmiernie istotne, niemniej należy pamiętać, że sposób jego organizacji w praktyce kładzie na innych szczeblach administracji publicznej zadania związane z jego rozwojem i funkcjonowaniem. Infrastruktura kolejowa, zapewniająca możliwość prowadzenia ruchu pociągów, pozostaje domeną publiczną, a zadania z nią związane zostały przekazane do spółki PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., funkcjonującej jako zarządca infrastruktury w rozumieniu przepisów o transporcie kolejowym. Nadzór nad tą spółką poprzez struktury holdingowe Polskich Kolei Państwowych, sprawuje właściwy resort, określany na poziomie rządowym. Ewentualne zaangażowanie z niższego poziomu następuje przede wszystkim wówczas, gdy władze regionalne postanowią przeznaczyć wsparcie finansowe ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego na konkretne projekty, jednakowoż ograniczoność środków w tym zakresie przyczynia się do kierowania tego rodzaju strumienia finansowego przede wszystkim na zakupy taboru kolejowego. Równocześnie sfera przewozowa jest zarządzana na szczeblu wojewódzkim. To marszałek województwa, podległy mu urząd, a także operatorzy realizujący przewozy są odpowiedzialni za kreowanie oferty przewozowej. Pozostaje ona w dużej mierze pochodną układu zagospodarowania przestrzennego: tam, gdzie można spodziewać się większych potoków pasażerskich, pociągi kursują częściej, natomiast rzadziej tam, gdzie linia kolejowa łączy ośrodki mniejszego znaczenia. Możliwości zaangażowania szczebla miejskiego w tej sferze są ograniczone, niemniej miasto stara się przynajmniej pośrednio wpływać na ofertę kolejową. Przejawem tego typu „miękkiego oddziaływania” jest choćby skuteczny apel do interesariuszy szczebla regionalnego o zwiększenie podaży miejsc w pociągach kursujących po linii kolejowej nr 140,

z uwagi na dyskomfort związany z desygnowaniem do obsługi połączeń w godzinach szczytu jednostek trójczłonowych. Po interwencji miasta połączenie z Katowicami jest zabezpieczane niemal wyłącznie przez bardziej pojemne składy czterowagonowe. Chciałbym wreszcie także wspomnieć, jak wielką pomocą jest aktywne zaangażowanie Radnych w podnoszonych tematach. Przejawia się ono zarówno w działaniach gremialnych, skutkujących podejmowaniem uchwał dotyczących transportu kolejowego, jak i indywidualnych aktywności poszczególnych Radnych. Pięknym dowodem tych ostatnich jest zrealizowany remont zabytkowego budynku dworcowego na przystanku Rybnik Paruszowiec, co było inicjatywą Radnego Andrzeja Oświęcimskiego. Doceniając Pańskie zaangażowanie liczę, że podejmowane przez Pana działania także przełożą się w podobny sposób na rozwój kolei w Rybniku.

Z wyrazami szacunku,

PREZYDENT MIASTA

*Piotr Kuczera*

Informacja na temat Administratora danych osobowych znajduje się w Kancelarii Urzędu oraz na stronie BIP Urzędu Miasta Rybnika <https://bip.um.rybnik.eu/rodo>.