URZĄD MIASTA RYBNIKA (10)
KANCELARIA
WPŁYNĘŁO
06. 11. 2026
nr koresp. P2026.232353
Treść załączników

FORMULARZ INTERPELACJI/ ZAPYTANIA RADNEGO

Rybnik, dnia 06 listopada 2026 r.

IMIĘ I NAZWISKO ZGŁASZAJĄCEGO: Krzysztof Kazek, Damian Twardawa

FUNKCJA, STANOWISKO: Radni Miasta Rybnika

PREZYDENT MIASTA RYBNIKA

za pośrednictwem

Przewodniczącego Rady Miasta

TREŚĆ INTERPELACJI/ZAPYTANIA (krótkie przedstawienie stanu faktycznego interpelacji oraz wynikające z niej pytania): w sprawie działań Miasta Rybnika dotyczących rozbudowy linii kolejowej nr 140 Katowice–Rybnik poprzez budowę drugiego toru na odcinku Orzesze Jaśkowice–Leszczyny oraz poprawy dostępności kolejowej miasta

Szanowny Panie Prezydencie,

obchody 170-lecia kolei w Rybniku były okazją do przypomnienia, jak istotną rolę transport kolejowy odegrał w rozwoju naszego miasta. To również dobry moment, aby spojrzeć na przyszłość kolei w Rybniku i zastanowić się, czy podejmowane obecnie działania zapewnią mieszkańcom odpowiednią dostępność komunikacyjną w kolejnych latach.

Szczególne znaczenie ma połączenie Rybnika z Katowicami, realizowane linią kolejową nr 140, która stanowi ważny korytarz komunikacyjny łączący nasze miasto z Górnośląsko-Zagłębiowską Metropolią oraz krajową siecią kolejową. Przepustowość tej linii ma bezpośredni wpływ na możliwości rozwoju transportu pasażerskiego i towarowego, częstotliwość połączeń, atrakcyjność inwestycyjną miasta oraz dostęp mieszkańców do pracy, edukacji i usług w innych ośrodkach.

W ramach przedsięwzięć związanych z projektem Kolej Plus przewidziano rozbudowę infrastruktury kolejowej w postaci budowy drugiego toru na odcinku Katowice Ligota - Orzesze Jaśkowice. Jednocześnie odcinek Orzesze Jaśkowice–Leszczyny pozostanie odcinkiem jednotorowym, co będzie stanowiło istotny problem w kontekście dalszego zwiększania przepustowości linii nr 140. Pozostawienie tego

fragmentu linii kolejowej do Katowic jako jednotorowego może ograniczy możliwości zwiększania liczby połączeń, sprawnego prowadzenia ruchu kolejowego oraz poprawy oferty przewozowej dla mieszkańców Rybnika.

Ma to znaczenie również w perspektywie rozwoju połączeń dalekobieżnych i planowanych inwestycji kolejowych w regionie. Nie chodzi wyłącznie o stan obecny, ale o to, czy Rybnik będzie miał odpowiednią infrastrukturę, aby w przyszłości korzystać z rozwoju regionalnej i krajowej sieci kolejowej. Ograniczona przepustowość poszczególnych odcinków może bowiem utrudniać rozwój oferty przewozowej i wpływać na konkurencyjność połączeń obsługujących nasze miasto, co przełoży się na utratę części połączeń kolejowych.

W dotychczasowych odpowiedziach udzielanych przez Pana Prezydenta wskazywano, że Miasto Rybnik od wielu lat postuluje budowę drugiego toru również na odcinku Orzesze Jaśkowice–Leszczyny. Uważamy zatem, że zasadne jest przedstawienie konkretnych informacji o tym, jakie działania rzeczywiście zostały podjęte, jakie przyniosły efekty, jakie stanowisko zajmują właściwe instytucje oraz jakie są dalsze plany Miasta. Rozwój kolei powinien być również uwzględniany przy planowaniu miejskich inwestycji transportowych. Miasto przygotowuje przedsięwzięcia związane z przebudową centrum oraz budową centrum przesiadkowego z parkingiem Park & Ride w rejonie placu Armii Krajowej. Inwestycje te powinny być powiązane z rzeczywistymi możliwościami korzystania przez mieszkańców z transportu publicznego, w tym z atrakcyjnymi połączeniami kolejowymi i autobusowymi. Sama infrastruktura przesiadkowa nie rozwiąże problemów komunikacyjnych, jeżeli nie będzie jej towarzyszyć odpowiednia oferta przewozowa i sprawne skomunikowanie z regionalną oraz krajową siecią kolejową.

W związku z powyższym zwracamy się o udzielenie odpowiedzi na poniższe pytania.

1. Jakie konkretne działania podjęło Miasto Rybnik od 1 stycznia 2018 r. 3 listopada 2026 r. w celu doprowadzenia do realizacji budowy drugiego toru na odcinku Orzesze Jaśkowice–Leszczyny, w ramach linii kolejowej nr 140 Katowice–Rybnik?

Prosimy o przedstawienie chronologicznego wykazu tych działań, w szczególności:

- pism, stanowisk, opinii, wniosków i korespondencji kierowanych przez Miasto do PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., Ministerstwa Infrastruktury, Urzędu Marszałkowskiego Województwa Śląskiego oraz innych instytucji;
- spotkań dotyczących tej inwestycji z udziałem przedstawicieli Miasta, z podaniem dat, uczestników i tematyki spotkań;
- ustaleń wynikających z tych spotkań oraz informacji, jakie działania podjęto w następstwie poczynionych ustaleń.

Prosimy o udostępnienie kopii dokumentów, notatek, protokołów i korespondencji dotyczących wskazanych działań, którymi Miasto dysponuje.

2. Czy Miasto Rybnik otrzymało propozycję udziału lub partycypacji w projekcie Kolej Plus w zakresie przygotowania dokumentacji i/lub realizacji budowy drugiego toru na odcinku Orzesze Jaśkowice–Leszczyny?
Jeżeli tak, prosimy o przedstawienie:

- kiedy i od jakiego podmiotu wpłynęła propozycja;
- jaki był jej zakres i warunki;
- jakie stanowisko zajęło Miasto;
- czy prowadzono rozmowy dotyczące ewentualnego udziału finansowego lub organizacyjnego Miasta.

Prosimy o udostępnienie dokumentów dotyczących tej sprawy. Jeżeli Miasto nie otrzymało takiej propozycji, prosimy o jednoznaczne potwierdzenie tej informacji.
3. Czy Miasto Rybnik przekazywało do PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. lub innych właściwych instytucji analizy, opracowania, koncepcje, stanowiska lub deklaracje dotyczące budowy drugiego toru na odcinku Leszczyny-Orzesze Jaśkowice?
Jeżeli tak, prosimy o wskazanie, kiedy, do jakich instytucji i w jakim zakresie przekazano te materiały oraz o udostępnienie ich kopii.
Prosimy również o wskazanie dokumentów strategicznych, programowych lub planistycznych dotyczących rozwoju infrastruktury kolejowej, do których Miasto zgłaszało uwagi lub wnioski odnoszące się do budowy drugiego toru, wraz z przedstawieniem treści tych uwag i wniosków.
4. Czy Miasto Rybnik prowadziło rozmowy dotyczące współfinansowania inwestycji, udziału w przygotowaniu dokumentacji projektowej lub innych form wsparcia realizacji budowy drugiego toru na odcinku Orzesze Jaśkowice–Leszczyny?
Jeżeli tak, prosimy o wskazanie podmiotów uczestniczących w rozmowach, ich terminów, przedmiotu, dotychczasowych ustaleń oraz stanowiska Miasta. Prosimy również o udostępnienie dokumentów dotyczących tych rozmów.
Jeżeli takie rozmowy nie były prowadzone, prosimy o jednoznaczne wskazanie tego faktu.
5. Czy Miasto Rybnik dysponuje analizami, opiniami lub stanowiskami PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., PKP Intercity S.A., Urzędu Marszałkowskiego Województwa Śląskiego lub Ministerstwa Infrastruktury dotyczącymi wpływu pozostawienia odcinka Orzesze Jaśkowice–Leszczyny jako jednotorowego na przyszłą liczbę połączeń regionalnych i dalekobieżnych obsługujących Rybnik?
Jeżeli tak, prosimy o udostępnienie tych materiałów oraz wskazanie najważniejszych wniosków wynikających z przedstawionych stanowisk. Prosimy również o wskazanie, czy Miasto występowało do tych instytucji o zajęcie stanowiska w tej sprawie.
6. Czy Miasto Rybnik posiada własne analizy lub opracowania dotyczące wpływu braku budowy drugiego toru na rozwój gospodarczy miasta, jego dostępność komunikacyjną, atrakcyjność inwestycyjną oraz możliwość utrzymania i rozwoju połączeń dalekobieżnych, w tym połączeń PKP Intercity?
Jeżeli tak, prosimy o ich udostępnienie oraz przedstawienie najważniejszych wniosków.

Jeżeli takich analiz nie sporządzono, prosimy o informację, czy Miasto rozważa ich przygotowanie lub pozyskanie od właściwych instytucji, a jeżeli tak – w jakim terminie i w jakim zakresie.

7. Czy Miasto Rybnik angażowało się dotychczas w prace projektowe, koncepcyjne lub konsultacyjne dotyczące planowanej linii Kolei Dużych Prędkości w korytarzu Katowice–Ostrawa, realizowanej w ramach przedsięwzięć Port Polska (wcześniej CPK)?

Czy Miasto zgłaszało oficjalne uwagi, zastrzeżenia lub propozycje dotyczące przebiegu tej trasy, jej powiązania z istniejącą infrastrukturą kolejową Rybnika oraz wpływu planowanej inwestycji na dostępność komunikacyjną miasta?

Jeżeli tak, prosimy o przedstawienie zakresu tych działań i udostępnienie dokumentów. Jeżeli nie, prosimy o informację, czy Miasto zamierza włączyć się w dalsze prace i konsultacje dotyczące tego przedsięwzięcia.

8. Jakie konkretne działania planuje podjąć Miasto Rybnik w latach 2026–2027, aby doprowadzić do uwzględnienia budowy drugiego toru na odcinku Orzesze Jaśkowice–Leszczyny w planach inwestycyjnych PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. oraz krajowych i regionalnych programach rozwoju infrastruktury kolejowej?

Prosimy o wskazanie planowanych działań, instytucji, z którymi Miasto zamierza współpracować, przewidywanych terminów oraz osób lub komórek organizacyjnych odpowiedzialnych za prowadzenie tych spraw.

9. W jaki sposób planowana przebudowa centrum miasta oraz budowa centrum przesiadkowego z parkingiem Park & Ride w rejonie placu Armii Krajowej będą powiązane z rozwojem regionalnej infrastruktury kolejowej i poprawy oferty przewozowej?

Prosimy o wskazanie:

jakie konkretne rozwiązania mają zapewnić sprawne przesiadki pomiędzy komunikacją miejską, autobusową i koleją;

czy przeprowadzono analizę, w jaki sposób mieszkańcy będą mogli dotrzeć z centrum przesiadkowego do stacji kolejowej i skorzystać z połączeń regionalnych.

Prosimy o przedstawienie dostępnych analiz, koncepcji i dokumentów dotyczących tych zagadnień.

10. Czy Miasto Rybnik posiada informacje lub analizy dotyczące możliwości poprawy połączeń kolejowych z Rybnika do najważniejszych ośrodków regionu, w szczególności Katowic, oraz zapewnienia mieszkańcom dogodnego dostępu do krajowej sieci kolejowej?

Czy Miasto podejmuje działania na rzecz zwiększenia częstotliwości połączeń, poprawy skomunikowania i atrakcyjności oferty przewozowej?

Czy w tym kontekście analizowana jest również możliwość poprawy dostępności transportowej lotniska Katowice-Pyrzowice z wykorzystaniem odpowiednio skomunikowanych połączeń kolejowych i autobusowych lub organizacji bezpośrednich połączeń kolejowych do stacji Pyrzowice Lotnisko?

Prosimy o wskazanie, jakie działania Miasto podejmowało w tym zakresie w ostatnich latach, z jakimi podmiotami współpracowało oraz jakie są dalsze zamierzenia.

11. Czy Miasto analizowało możliwość wykorzystania rejonu przystanku kolejowego Rybnik Towarowy jako dodatkowego punktu przesiadkowego dla mieszkańców Rybnika i okolicznych miejscowości, w tym także budowy parkingu P&R?

12. Czy Miasto podejmowało działania dotyczące poprawy bezpieczeństwa i dostępności dojścia do przystanku Rybnik Towarowy, w szczególności w zakresie oświetlenia, chodnika, stanu dojść oraz organizacji parkowania?

Prosimy o udzielenie odpowiedzi na powyższe pytania wraz z przekazaniem wskazanych dokumentów, korespondencji, stanowisk i materiałów w zakresie stanowiącym informację publiczną.

Prosimy o udzielenie merytorycznej odpowiedzi na każde z powyższych pytań. W przypadku gdy Miasto nie posiada określonych analiz, dokumentów lub informacji, prosimy o jednoznaczne wskazanie tego faktu.

UZASADNIENIE ISTOTNEGO ZNACZENIA DLA MIASTA:

Rozwój infrastruktury kolejowej ma istotne znaczenie dla przyszłości Rybnika, zarówno w wymiarze komunikacyjnym, jak i gospodarczym. Obchody 170-lecia kolei w naszym mieście przypomniały o jej historycznym znaczeniu, ale powinny być również impulsem do rozmowy o przyszłości transportu kolejowego i miejscu Rybnika w rozwijającej się sieci połączeń regionalnych i krajowych. Linia kolejowa nr 140 stanowi ważne połączenie Rybnika z Katowicami i regionalnym układem transportowym. Jej przepustowość wpływa na możliwości rozwoju połączeń pasażerskich, sprawność prowadzenia ruchu kolejowego oraz dostęp mieszkańców do miejsc pracy, edukacji i usług w innych ośrodkach. Z tego względu budowa drugiego toru na odcinku Orzesze Jaśkowice–Leszczyny powinna być przedmiotem priorytetowych działań i zabiegów ze strony Miasta. Istotne jest nie tylko deklarowanie poparcia dla tej inwestycji, ale również poznanie dotychczasowych działań, stanowisk właściwych instytucji, możliwości jej realizacji oraz konkretnych planów na kolejne lata.

Równie ważne jest uwzględnienie rozwoju kolei w planowaniu inwestycji miejskich. Przebudowa centrum Rybnika i budowa centrum przesiadkowego z parkingiem Park & Ride w rejonie placu Armii Krajowej powinny być powiązane z rzeczywistymi możliwościami korzystania z transportu publicznego. Sama infrastruktura przesiadkowa (w dodatku jej lokalizacja będzie wymagała przejścia około 600 metrów do peronów dworca głównego), nie zapewni mieszkańcom lepszej mobilności, jeżeli nie będzie jej towarzyszyć atrakcyjna oferta połączeń oraz sprawne skomunikowanie z regionalną i krajową siecią kolejową. Dlatego istotne jest ustalenie, czy planowane rozwiązania są przygotowywane z uwzględnieniem rzeczywistych potrzeb pasażerów i możliwości rozwoju oferty przewozowej.

Nie bez znaczenia pozostaje także potencjał przystanku Rybnik Towarowy. Poprawa warunków dojścia, oświetlenia i parkowania mogłaby zwiększyć jego dostępność i ułatwić korzystanie z kolei mieszkańcom Rybnika oraz okolicznych miejscowości. Warto ocenić, czy miejsce to może pełnić bardziej funkcjonalną rolę lokalnego punktu przesiadkowego, a także jakie działania są możliwe do podjęcia przez Miasto we współpracy z zarządcą infrastruktury kolejowej.

Rozwój transportu publicznego powinien obejmować również dzielnice oddalone od centrum. W przypadku Niedobczyc warto przeanalizować, czy istnieją możliwości poprawy połączeń z regionalną siecią kolejową, w tym poprzez lepsze skomunikowanie autobusowe i wykorzystanie istniejącej infrastruktury. Mieszkańcy poszczególnych dzielnic powinni mieć możliwość sprawnego dotarcia do głównych węzłów transportowych i korzystania z połączeń regionalnych. Dlatego planowanie rozwoju kolei powinno uwzględniać nie tylko główne stacje i centrum miasta, ale również potrzeby komunikacyjne dzielnic.

Naszym celem nie jest wyłącznie uzyskanie deklaracji, że Miasto popiera rozwój kolei. Chcemy poznać rzeczywisty zakres dotychczasowych działań, ich rezultaty, stanowiska właściwych instytucji oraz konkretne zamierzenia na przyszłość. Zależy nam na ustaleniu, czy Rybnik aktywnie zabiega o rozwiązania, które w kolejnych latach mogą zdecydować o jego dostępności komunikacyjnej i pozycji w regionalnym systemie transportowym.

Uważamy, że planowanie inwestycji miejskich, rozwój komunikacji autobusowej i działania na rzecz rozbudowy infrastruktury kolejowej powinny tworzyć spójną całość. Mieszkańcy powinni odczuć ich efekty w postaci krótszych i bardziej przewidywalnych podróży, dogodniejszych przesiadek oraz większej liczby dostępnych połączeń. Temu właśnie powinny służyć podejmowane działania i wydatkowane środki publiczne.

Z poważaniem
Krzysztof Karol