



Minister Infrastruktury

Znak pisma: BPCPK-2.054.64.2025

Warszawa, 28 stycznia 2026

Pan

Włodzimierz Czarzasty

Marszałek Sejmu

Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na zapytanie nr 2971 Poseł na Sejm RP Pani Małgorzaty Tracz przekazuję poniżej następujące informacje.

Uprzejmie informuję, że warianty przebiegu trasy linii kolejowej nr 85 i 86 zostały zdefiniowane na wczesnym etapie Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowego (STEŚ) w postaci 11 przebiegów (na Etapie I), z których po preselekcji wyłoniono 4 warianty: W41 – W44. Metodyka określania najbardziej korzystnych wariantów przebiegu trasy kolejowej była oparta na kilku podstawowych kryteriach, takich jak: długość trasy, kolizje z terenami cennymi środowiskowo (w tym z obszarami Natura 2000), kolizje z obszarami zurbanizowanymi, liczba i specyfika przecięć z drogami, ciekami, strategicznymi sieciami oraz ocena ekspercka. Jednym z bardziej znaczących kryteriów było oddziaływanie społeczne inwestycji, które poddano badaniom i analizie w procesie fakultatywnych konsultacji społecznych, przeprowadzonych przez spółkę Centralny Port Komunikacyjny na etapie STEŚ. Wyniki tego procesu, mierzone liczbą oddanych głosów na warianty W51, W52 i W53 oraz liczbą zgłoszonych formalnych protestów społecznych (również z udziałem postów i jednostek samorządu terytorialnego) jednoznacznie wskazały na zdecydowanie największe poparcie społeczne dla wariantu W51.

W odniesieniu do wszystkich analizowanych wariantów tras przyjęto podstawowy warunek, wynikający z charakterystyki funkcjonowania Wrocławskiego Węzła Kolejowego, zgodnie z którym linia Kolei Dużych Prędkości powinna włączać się w węzeł od strony południowo-wschodniej, tj. od kierunku Opola. Jest to uzasadnione aktualnie niesymetryczną pracą węzła wrocławskiego, w którym kierunki na Oleśnicę (LK 143), Poznań (LK 271), Ścinawę (LK 273), Legnicę (LK 275) i Kąty Wrocławskie (LK 274) generują przeważającą część ruchu kolejowego, natomiast kierunek na Strzelin (LK 276), Opole (LK 132) i Jelcz-Laskowice (LK 277) generuje dużo mniejszy ruch. Planowane znaczne zwiększenie ruchu dalekobieżnego z kierunku LK 86 (nowa linia Kolei Dużych Prędkości) powinno zatem choćby częściowo zrównoważyć ten bilans, a z pewnością nie powodować wyczerpania przepustowości estakady kolejowej na odcinku PODG Grabiszyn – Wrocław Główny. Z tego względu trasowanie linii KDP w tzw. „wariacie północnym” zostało odrzucone na wstępnym etapie, a zasadność tej decyzji potwierdzono po

przeprowadzeniu analizy przepustowości węzła wrocławskiego w Kolejowym Modelu Mikrosymulacyjnym.

Warto podkreślić, że ogłoszone ponad rok temu plany PKP PLK SA o podjęciu prac modernizacyjnych Wrocławskiego Węzła Kolejowego również opierają się na tym założeniu i są zgodne z ogólnie przyjętą metodyką planowania linii kolejowych, które przede wszystkim mają zaspokajać rozwojowe i strategiczne potrzeby państwa.

Należy dodać, że w żadnym innym wariantcie przebiegu LK 86 na terenie samego miasta Wrocławia nie udałoby się uzyskać trasy niewymagającej pozyskania dodatkowych terenów (poza terenami kolejowymi), jak w przypadku trasy włączającej się w Węzeł Wrocławski od strony niewykorzystywanych obecnie, a przekształconych już terenów stacji Wrocław Brochów. Trasa ta w aspekcie urbanistycznym (np. zbliżenia do terenów chronionych akustycznie), technicznym (np. przebudowy kolidujących ciągów komunikacyjnych i sieci) czy ekonomicznym (np. koszt odszkodowań za wywłaszczenie nieruchomości) jest najbardziej uzasadniona i nieporównywalnie korzystniejsza niż poprowadzona wzdłuż LK 143.

Wynikiem tych analiz są warianty przebiegu trasy LK 86, które w sposób nieunikniony przecinają obszary Natura 2000 rozciągające się wzdłuż Odry na południe od Wrocławia. Zespół projektowy od samego początku STEŚ zdawał sobie sprawę z konieczności drobiazgowego przeanalizowania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko oraz zaprojektowania działań minimalizujących oraz kompensacyjnych:

a) Po szczegółowym przeanalizowaniu wyników inwentaryzacji przyrodniczej w obszarze Natura 2000 zaproponowano przebieg W51, będący kompilacją tras W41 i W43 analizowanych na Etapie II STEŚ i zakładających przebieg wzdłuż istniejącego już korytarza kolejowego LK 277, co zmniejsza obszar potrzebny pod inwestycję oraz wycinkę drzew, nie powoduje dodatkowej fragmentacji terenów chronionych, a na odcinkach przyległych do obszaru Natura 2000 nie koliduje z terenami zabudowanymi i nie powoduje żadnych konieczności wyburzeń na terenie Gminy Siechnice.

b) Zaprojektowano sposób przeprowadzenia linii kolejowej na konstrukcji estakady nad terenem, co pozwala jednocześnie zbliżyć LK 86 do LK 277 w planie, zmniejszyć oddziaływanie na siedliska gatunków chronionych, a jednocześnie umożliwić swobodną migrację fauny oraz przepływ ewentualnych wód wezbraniowych i powodziowych w dolinie Oławy i Odry. Rozwiązanie to zostało w pełni skoordynowane z projektem modernizacji LK 277 i przeanalizowane w kontekście skumulowanych oddziaływań na środowisko.

c) Jako działania minimalizujące niekorzystne oddziaływania na środowisko przewidziano możliwość budowy zbiorników kompensacyjnych dla płazów, instalację na estakadzie siatek ochronnych dla ptaków i nietoperzy, instalację budek dla ptaków i nietoperzy oraz nasadzenia kompensacyjne za wyciętą zielenią.

Jednocześnie informuję, że zarządzanie tak dużą inwestycją, jak budowa systemu linii kolejowych, w szczególności realizowaną jako przedsięwzięcie typu *greenfield*, wymaga

od inwestora przyjęcia strategii umożliwiającej analizę ryzyk, kontrolę kosztów i harmonogramu oraz sprawne zarządzanie dużymi zespołami projektowymi i wykonawczymi. Podział linii kolejowej na odcinki umożliwia inwestorowi sprawne prowadzenie procesów przetargowych na wykonanie prac projektowych i robót budowlanych oraz zarządzanie inwestycją na wszystkich jej etapach. Jest to standardowa praktyka inwestora przy realizacji inwestycji drogowych i kolejowych.

W przypadku projektu KDP w Polsce generalne założenia podziału programu budowy linii kolejowych na projekty przyjęto w dokumentach rządowych, m.in. w uchwale Rady Ministrów z dnia 24 października 2023 r. w sprawie ustanowienia programu wieloletniego – „Program inwestycyjny Centralny Port Komunikacyjny. Etap II. 2024–2030”.

Podział linii kolejowej na odcinki nie wyklucza rzetelnej i kompleksowej oceny oddziaływania na środowisko, przeprowadzonej zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa. Inwestor wywiązał się z tego obowiązku, powierzając prace projektowe podmiotom o odpowiednich kompetencjach i doświadczeniu oraz zobowiązując je do wzajemnej koordynacji działań, w tym do uwzględnienia w raportach o oddziaływaniu na środowisko skumulowanego oddziaływania obu części inwestycji.

Należy podkreślić, że w myśl zapisów § 2.1 rozporządzenia RM z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko budowa linii kolejowej ujętej w sieci TEN-T jest przedsięwzięciem mogąącym zawsze znacząco oddziaływać na środowisko, niezależnie od długości odcinka, a więc podzielenie jej na odcinki nie zmienia tej kwalifikacji. Nie zachodzi tu więc przypadek zarzucanej praktyki „salami slicing”, która ma na celu potraktowanie inwestycji ulgowo, czyli jak inwestycji potencjalnie mogącej znacząco oddziaływać na środowisko, co w przypadku linii kolejowych należących do TEN-T nie ma w ogóle zastosowania.

W odniesieniu do zawieszanej procedury wydawania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla odcinka LK 86 Czernica – Wrocław należy wskazać, że przyczyna zawieszenia nie jest związana z kwestiami środowiskowymi ani z zależnościami w definiowaniu wariantów przebiegu trasy. Wynika ona wyłącznie z faktu rozpoczęcia pod koniec 2024 r. przez PKP PLK procesu projektowego zmierzającego do modernizacji Wrocławskiego Węzła Kolejowego. Konsekwencją tego procesu była decyzja Pełnomocnika Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego o ograniczeniu odcinka LK 86 do Siechnic, co de facto wyznaczyło dla tej linii nowy punkt końcowy, który musi zostać uwzględniony we wszystkich wariantach analizowanych w postępowaniu środowiskowym. Sytuacja ta nakłada na spółkę Centralny Port Komunikacyjny obowiązek opracowania nowej koncepcji przebiegu trasy na końcowym odcinku linii oraz ponownego uruchomienia procedury środowiskowej.

Powyższy przypadek stanowi dodatkowy argument, przemawiający za przyjętym podziałem całej linii nr 85 i 86 Łódź – Wrocław na odcinki realizacyjne (objęte osobnymi postępowaniami środowiskowymi), jako że zaistnienie lokalnej, poważnej zmiany projektowej nie wstrzymuje procesu formalno-inwestycyjnego na całym przebiegu planowanej trasy, a tylko na jego fragmencie.

Ponadto chciałbym podkreślić, że kształt trasy LK 86 w rejonie Wrocławia w wariantcie W51 został opracowany jako kompilacja wariantów W41 i W43, stanowiących najmniej kolizyjne przebiegi linii kolejowej zarówno w ujęciu środowiskowym, jak i społecznym. Zostało to wykazane w obszernym podsumowaniu Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowego (STES), w szczególności w Analizie wielokryterialnej oraz Analizie kosztów i korzyści.

Należy zaznaczyć, że spółka Centralny Port Komunikacyjny dokonała wyboru wariantu inwestorskiego na etapie STES z wykorzystaniem zarówno ilościowych, jak i jakościowych narzędzi analitycznych, umożliwiających podjęcie decyzji w oparciu o rzetelne i porównywalne dane. W tym celu zastosowano Analizę kosztów i korzyści, Analizę ryzyk oraz syntetyzującą je Analizę wielokryterialną. Warto podkreślić, że wybór wariantu inwestorskiego został dokonany biorąc pod uwagę charakterystykę poszczególnych tras na całym odcinku Łódź – Wrocław, a więc na przykład mniej korzystne „osiągi” odcinka Łódź – Sieradz w jakimś kryterium mogły zostać „skompensowane” lepszymi wynikami dla odcinka Kępno – Czernica w innym. W procesie wyboru wariantu inwestorskiego kluczowe znaczenie miały wnioski Analizy wielokryterialnej, w ramach której przyjęto pięć celów: społeczny, techniczny, rozwojowy, ekonomiczny oraz ekologiczny, a także pięć modeli opartych na zasadzie preferencji ocen kryteriów dla poszczególnych celów. Dla każdego celu zdefiniowano od dwóch do dwunastu kryteriów, według których oceniono rozwiązania projektowe, co umożliwiło skwantyfikowanie wyników analizy. Taka metodyka pozwoliła zachować obiektywizm i uniknięcie zarzutów o manipulowanie wartościami wag poszczególnych kryteriów, które w wyjściowym stanie zostały ustalone metodą ekspercką.

Podsumowanie argumentów, które zadecydowały o wyborze wariantu inwestorskiego (ujęte w raporcie podsumowującym na etapie STES) jest następujące:

- 1) Wariant W51 charakteryzuje się najkrótszym czasem przejazdu między Łodzią a Wrocławiem, wynoszącym 59 minut.
- 2) Całkowita długość linii kolejowej zaprojektowana w wariantcie W51 jest najmniejsza i wynosi 195,703 km.
- 3) Całkowita wielkość nakładów inwestycyjnych wariantu W51 jest najniższa. Najniższy jest również wskaźnik efektywności kosztowej.
- 4) Wariant rekomendowany charakteryzuje się najwyższą ekonomiczną stopą zwrotu wśród analizowanych wariantów równą 4,37%.
- 5) W wariantcie rekomendowanym W51 zarówno liczba działek do wykupu, jak i liczba likwidowanych budynków i zakładów jest najmniejsza. Ma to wpływ na koszty inwestycji, a także na obecne i przyszłe protesty społeczne.
- 6) Na etapie analizy wariantów hybrydowych z uwagi na przebieg wariantu W51 zgłoszono 7 protestów – zdecydowanie najmniej w stosunku do pozostałych wariantów.

- 7) Szacowany bilans robót ziemnych jest najkorzystniejszy w wariantcie W51.
- 8) Najniższy wskaźnik krętości trasy w wariantcie W51 w pozytywny sposób wpłynie na zadania utrzymaniowe zwłaszcza nawierzchni torowej.
- 9) Przebieg wariantu W51 przecina najmniejszą liczbę cieków wodnych.
- 10) W buforze 50 m od osi wariantu W51 występuje najmniejsza powierzchnia stref archeologicznych.
- 11) W buforze 300 m od osi wariantu W51 występuje najmniejsza powierzchnia terenów chronionych akustycznie.

Pragnę wyjaśnić, że uwagi fundacji Aquila zostały przekazane Wykonawcy Raportu przez Regionalną Dyрекcję Ochrony Środowiska we Wrocławiu pismem WOOŚ.420.60.2023.MT.24. Szczegółowe odniesienie się spółki Centralny Port Komunikacyjny do tych uwag zostało przekazane do RDOŚ we Wrocławiu w dniu 22 kwietnia 2025 r. wraz z odpowiedziami na wezwanie (znak WOOŚ.420.60.2023.MT.27) i stanowią załącznik do Aneksu.

W podsumowaniu powyższego należy stwierdzić, że budowa linii kolejowych wpisuje się w strategię zrównoważonego rozwoju z powodu swojej niskiej emisyjności i minimalnego oddziaływania na środowisko w porównaniu do innych środków transportu, a linia kolejowa, której dotyczy interpelacja, została wpisana na listę elementów sieci bazowej TEN-T, co świadczy o jej randze i istotnym wpływie na politykę transportową Polski i Europy. Rozwiązania techniczne przyjęte w projekcie są opracowywane ze szczególną troską o aspekty środowiskowe i z zachowaniem zasady minimalizacji oddziaływań zarówno na środowisko przyrodnicze i społeczne, a z analiz przeprowadzonych przez inwestora wynika, że wariant W51 spełnia te wymagania w największym stopniu.

Inwestycje kolejowe są odpowiedzią na rosnące wyzwania związane z wdrażaniem polityki klimatycznej oraz z koniecznością ograniczenia emisji gazów cieplarnianych w krajach UE. W kolejnych latach zaplanowano realizację szeregu zadań w ramach tzw. zielonej kolei, gdzie nacisk kładzie się na ochronę środowiska i zrównoważony rozwój, mitygację (ograniczenie emisji) oraz adaptację do zmian klimatu sektorów wrażliwych, w tym transportu, poprzez wzmocnienie odporności na zagrożenia klimatyczne i katastrofy naturalne. Udział transportu kolejowego w emisji CO₂ jest niewielki, dlatego rozwój infrastruktury kolejowej jako proekologicznego środka transportu doskonale wpisuje się w założenia Zielonego Ładu oraz takich dokumentów strategicznych jak Strategiczny Plan Adaptacji (SPA), Polityka ekologiczna Państwa 2030, Polityka Energetyczna Państwa 2040, Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030, Krajowy Program Ochrony Powietrza, Krajowy Plan na rzecz energii i klimatu na lata 2021 – 2030, Strategiczny Plan Adaptacji dla sektorów i obszarów wrażliwych na zmiany klimatu do roku 2020 z perspektywą do roku 2030. Dostosowana do zmian klimatu infrastruktura kolejowa jest również mniej wrażliwa na zjawiska ekstremalne zwiększając bezpieczeństwo podróży.

W ramach inwestycji przewiduje się wdrożenie szeregu działań minimalizujących, łagodzących potencjalne negatywne oddziaływania na środowisko oraz ludzi. Przede wszystkim zakłada się ograniczenie do minimum zajętości terenu, a także wycinki drzew i krzewów. W ramach kompensacji planuje się nowe nasadzenia na terenie objętym zakresem inwestycji, dla wariantu W51 przewiduje się zagospodarowanie pod nasadzenia powierzchni około 65 ha, tworząc „zielony korytarz” wzdłuż linii kolejowej KDP. Ze względu na bezpieczeństwo pasażerów i konieczność ograniczenia możliwości kolizji pociągów ze zwierzętami projektowana linia kolejowa na całej swojej długości będzie wygrodzona. W celu zachowania ciągłości ekologicznej ekosystemów projektowane są przejścia dla zwierząt (tzw. mosty krajobrazowe – duże przejścia nad torami), jak i małe dedykowane dla płazów. W celu ograniczenia emisji hałasu poza teren inwestycji na odcinkach zbliżenia do terenów chronionych akustycznie zakłada się budowę ekranów akustycznych, a w odniesieniu do ochrony budynków i ludzi przed drganiami w torowiskach zostaną zastosowane odpowiednie rozwiązania wibroizolacyjne. Ze szczególną uważnością traktuje się rozwiązania w sąsiedztwie dolin rzecznych i cieków.

Projektowana infrastruktura nie będzie miała wpływu na ryzyko powodziowe – zaplanowano estakady np. przez dolinę Widawy czy cenne obszary Natura 2000, które zapewniają ciągłość korytarzy ekologicznych, a jednocześnie umożliwiają swobodny przepływ wód wezbraniowych i pozwalają ograniczyć zajętość terenu pod inwestycję. W miejscach, gdzie z uwagi na ograniczania warunkowane parametrami technicznymi torów kolejowych planuje się ingerencję w koryta cieków, projektuje się nowe, zrenaturyzowane odcinki koryt.

Budowa nowego odcinka linii KDP między Łodzią a Wrocławiem znacząco wpłynie na krajowy system transportowy, wspierając rozwój zrównoważonej mobilności. Analizy wskazują, że do 2050 roku nawet 15% podróży realizowanych dziś samochodami osobowymi w relacjach międzyregionalnych pomiędzy województwem łódzkim i dolnośląskim może przenieść się na kolej. Analogiczną zależność obserwuje się w podróżach długich między aglomeracją wrocławską i warszawską – dla takich relacji możemy spodziewać się udziału kolei nawet na poziomie 65%. Oznacza to mniej emisji spalin, czystsze powietrze i redukcję śladu węglowego.

Analizy wykonane z wykorzystaniem Pasażerskiego Modelu Transportowego (PMT) dla szerszego korytarza transportowego między Wrocławiem a Warszawą pokazują, że do 2050 roku nawet 50% osób w tych relacjach, które obecnie rozważają podróż samolotem na tej trasie, wybierze kolej – gdy dostępna będzie szybka i komfortowa alternatywa. To realny krok w stronę ograniczenia emisji CO₂ i poprawy jakości środowiska, przy jednoczesnym zapewnieniu wygodnych, bezpiecznych i nowoczesnych podróży.

Pragnę podkreślić, że realizacja programu inwestycyjnego Port Polska wpisuje się w zasady zrównoważonego rozwoju, politykę klimatyczną oraz prawo ochrony środowiska. Rozwój transportu kolejowego jest niezbędny dla zmniejszenia zjawiska wykluczenia transportowego, narastającego od lat 90-tych w wyniku likwidacji szeregu

połączeń kolejowych, dla aktywacji małych i średnich miejscowości oraz wzrostu konkurencyjności regionów.

Z poważaniem

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Maciej Lasek

Sekretarz Stanu