

# Propozycja usprawnienia połączeń kolejowych pomiędzy Cieszynami

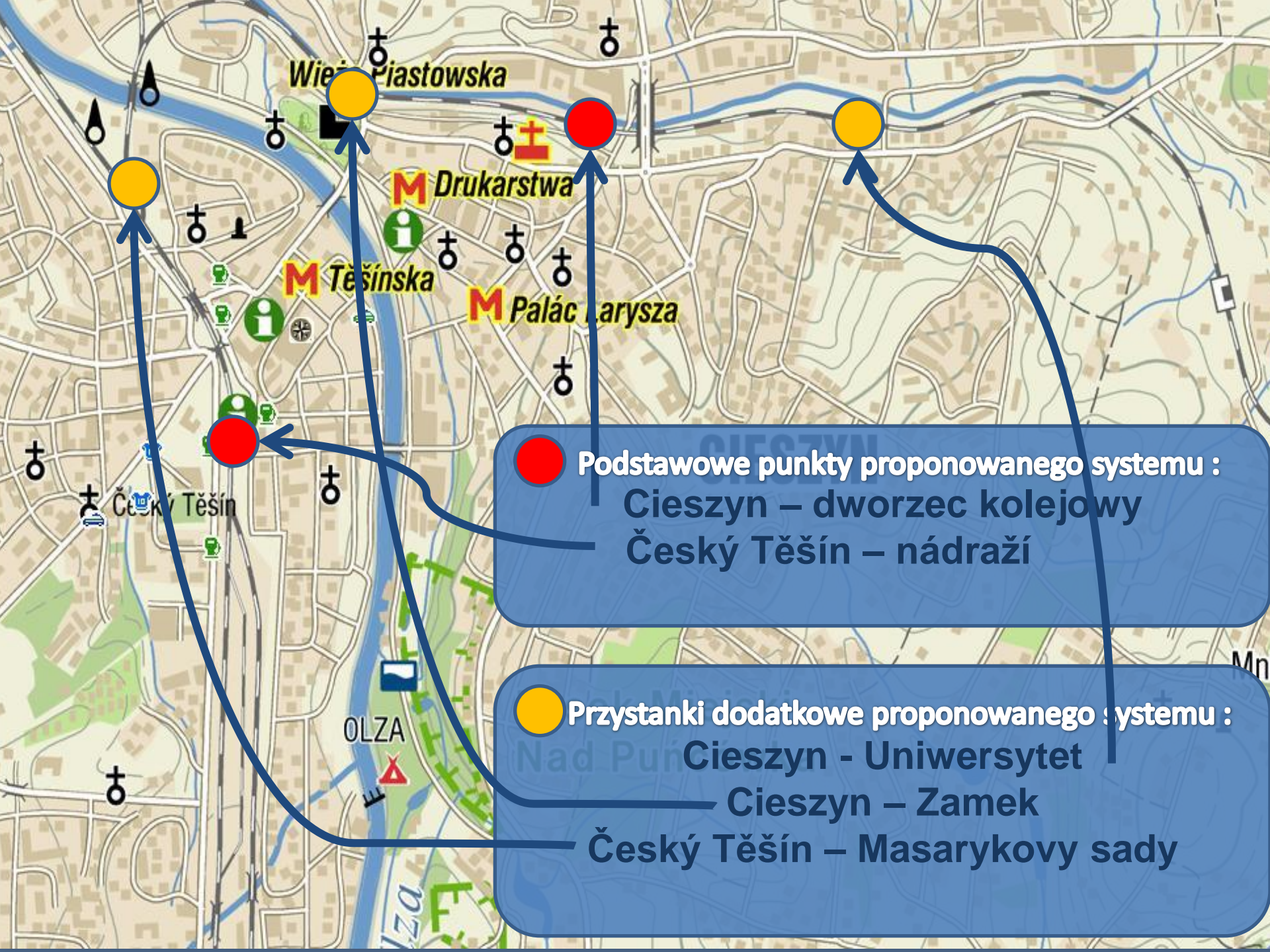


ČESKÝ TĚŠÍN



CIESZYN

# Wprowadzenie do ruchu na istniejącej linii kolejowej lekkiego taboru szynowego



**Podstawowe punkty proponowanego systemu :**  
Cieszyn – dworzec kolejowy  
Český Těšín – nádraží

**Przystanki dodatkowe proponowanego systemu :**  
Cieszyn - Uniwersytet  
Cieszyn – Zamek  
Český Těšín – Masarykovy sady

# Propozycja optymalnego pojazdu szynowego:

Jednostka EN81 produkcji bydgoskiej fabryki Pesa



Źródło: [www.pesa.pl](http://www.pesa.pl)

# MOCNE STRONY

## **Relatywnie nieduże koszty uruchomienia systemu transportowego, wynikające z:**

- ⇒ Możliwości wykorzystania istniejącej infrastruktury, którą trzeba „tylko“ unowocześnić i poprawić.
- ⇒ Możliwości wykorzystania środków inwestycyjnych z funduszy europejskich.
- ⇒ Braku potrzeby budowania zaplecza systemu (warsztaty naprawcze, garaże itp.), te bowiem już istnieją.

Faktu iż usługi transportowe mogą być realizowane na zamówienie u operatorów kolejowych w ramach publicznego przetargu.

## **Możliwość szybkiego uruchomienia systemu wynikająca z:**

- ⇒ Braku potrzeby załatwiania złożonych studiów (EIA) na temat wpływów budowy na środowisko naturalne.
- ⇒ braku konieczności oczekiwania na przydzielenie poboru energii elektrycznej przez operatora elektrycznej sieci dystrybucyjnej, jak to ma miejsce w przypadku zupełnie nowych budów.
- ⇒ Istnienia koncepcyjnie dogodnego pojazdu szynowego na rynku polskim.

# MOCNE STRONY

## **Przyszłe korzyści płynące z wykorzystania proponowanego systemu transportowego:**

- ⇒ Linia kolejowa stwarza możliwość połączenia terminali transportowych ponadregionalnego znaczenia po obu stronach granicy oraz gęsto zaludnionych obszarów obu miast ze strefami wielofunkcyjnymi (administracyjnymi, edukacyjnymi, handlowymi i innymi).
- ⇒ Właściwa analogia z bardzo popularnym dawnym tramwajem cieszyńskim.

# SŁABE STRONY

- ⇒ Uciążliwe szukanie środków z budżetów publicznych w okresie restrykcji wydatków publicznych.
- ⇒ Projekt ma charakter międzynarodowy, co niewątpliwie przyniesie komplikacje (częściowo można je zmniejszyć dzięki rozdzieleniu projektu na dwa samodzielne projekty narodowe – polski i czeski).
- ⇒ Długi czas oczekiwania wynikający z konieczności wydania dopuszczenia do ruchu pojazdu kolejowego przez Urząd Transportu Kolejowego na terenach obcego państwa (w przypadku jednostki EN81 chodzi o Republikę Czeską).

# SZANSE

- ⇒ Stworzenie systemu transportu zbiorowego wysokiego znaczenia, niezależnego od ruchu drogowego.
- ⇒ Zmniejszenie obciążenia środowiska na terenach obu miast, wynikające ze zmiany orientacji części strumienia transportowego z transportu indywidualnego na rzecz transportu zbiorowego.
- ⇒ Zmniejszenie obciążenia dróg i wynikająca z tego redukcja uciążliwych korków.
- ⇒ Uzyskanie dogodnego i funkcjonalnego połączenia pomiędzy dotychczas oddzielnymi systemami transportu regionalnego i ponadregionalnego (dworzec autobusowy Český Těšín, dworzec kolejowy Český Těšín i dworzec autobusowy Cieszyn).
- ⇒ Zastosowanie stałocyklicznego rozkładu jazdy z częstotliwością kursów 30 minut w szczycie i 60 minut poza szczytem pozwoli osiągnąć podstawową funkcjonalność i atrakcyjność proponowanego systemu transportowego.
- ⇒ Możliwość rozszerzenia systemu po obu stronach granicy (docelowo również w obszarze miejscowości Třinec , Návsí (Nawsie), Wiśla, Bielsko-Biała).



# ZAGROŻENIA

- ⇒ Możliwy brak zainteresowania administracji publicznej lub państwowej koncepcją systemowego rozwiązania transportu na terenie Cieszynów.
- Utrudnienia i opieszałość ze strony właścicieli infrastruktury kolejowej
- ⇒ po obu stronach granicy przy procesach podejmowania uchwał.

Propozycję składa grupa skupiona wokół portalu  
[www.kolejczeszyn.pl](http://www.kolejczeszyn.pl)

Opracował: Martin Vencálek