

Pan Jakub Chełstowski
Marszałek Województwa Śląskiego
Ligonia 46
40-037 Katowice

Szanowny Panie Marszałku,

Od 2016 roku interesujemy się tematem rewitalizacji linii kolejowych z Bronowa do Wisły Głębce oraz z Golezowa do Cieszyna, a także dokumentujemy na łamach Naszego portalu jej przebieg. Z nieukrywanym zaskoczeniem przeczytaliśmy odpowiedzi Wicemarszałka Województwa Pana Dariusza Starzyckiego na złożone interpelacje Radnego Sejmiku Województwa Śląskiego Pana Andrzeja Molina (pisma nr KT-OT.0003.6.2021.ZK oraz KT-OT.0003.7.2021.ZK) w sprawie przewidywanej oferty przewozowej od 12 grudnia 2021 roku na wyremontowanych liniach kolejowych do Wisły Głębce oraz Cieszyna. Na podstawie art. 61 ust. 1 i 2 Konstytucji RP oraz art. 10 ust. 1 ustawy o dostępie do informacji publicznej wnoszę o pisemną odpowiedź na poniższe pytania.

1. Jaki jest sens uruchamiania od 12 grudnia 2021 roku po wykonanych pracach rewitalizacyjnych za kwotę 500 mln zł netto w dni powszednie (zakładamy, że w piśmie z 1 kwietnia 2021 roku jest błąd i w weekendy będzie realizowanych więcej połączeń – jak obecnie, czyli 9 par) na linii kolejowej Katowice – Wisła Głębce dotychczasowej oferty przewozowej wynoszącej 6 par pociągów? Dotychczas nie cieszyła się ona nawet przed pandemią zbytym powodzeniem podróżnych z uwagi na kiepską częstotliwość oraz długie przerwy między pociągami jadącymi w danym kierunku. W dokumentach aplikacyjnych związanych z przyznaniem funduszy unijnych parę lat temu Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego zadeklarował uruchomienie na linii Katowice – Wisła Głębce w ofercie przewozowej minimalnie 8 par pociągów w dni robocze oraz 10 par w dni wolne od pracy. Dlaczego nie zostanie to zrealizowane od 12 grudnia 2021 roku?
2. Czy w związku z planowaną od 12 grudnia 2021 roku ofertą przewozową na linii Katowice – Wisła Głębce z uwagi na nie wypełnienie zadeklarowanych celów projektu tej inwestycji (jeżeli chodzi o minimalną ofertę przewozową) nie zajdzie konieczność zwrotu unijnego dofinansowania tej inwestycji w kwocie ok. 370 mln zł netto?
3. Czy prawdą jest, że przyczyną tak słabej oferty planowanej od 12 grudnia 2021 roku na linii Katowice – Wisła Głębce jest obecny niedobór elektrycznych zespołów trakcyjnych potrzebnych również do realizacji przewozów na liniach wychodzących poza województwo śląskie tj. do Krakowa, Kluczborka oraz Zakopanego? W 2019 roku spółka Koleje Śląskie Sp. z o.o. (załącznik nr 1) zadeklarowała, że planuje zwiększenie oferty przewozowej na trasie do Wisły Głębce bez zwiększania zapotrzebowania na tabor (zgodnie z dokumentami aplikacyjnymi tej inwestycji). Będzie to spowodowane skróceniem czasu przejazdu o około 35 minut, a tym samym skróceniu czasu obiegu elektrycznych zespołów trakcyjnych.
4. Dlaczego od 12 grudnia 2021 roku nie zostanie wykorzystana funkcjonalność wyremontowanej oraz przebudowanej za kilka mln zł stacji kolejowej Golezów? Po przebudowie powstanie tam nowy peron (nr 1, dzielony w połowie semaforami „E1” oraz „E2”) na którym będzie istniała możliwość podziału i łączenia składów pociągów jadących z kierunku Katowic złożonych z dwóch elektrycznych zespołów trakcyjnych jadących zarówno do Wisły Głębce oraz Cieszyna,

bądź pojedynczych składów z Cieszyna i Wisły Głębce w kierunku Katowic łączonych w tej stacji (załącznik nr 2). Liczne zapytania czytelników naszego portalu są związane z bezpośrednimi połączeniami pomiędzy Katowicami a Cieszynem (również w minimalnej dziennej liczbie 6 par pociągów). Natomiast planowany pomysł całodziennego wahadłowego połączenia kolejowego Cieszyna ze Skoczowem, aby tam przesiąść się na katowicki skład jest Naszym zdaniem chybiony. Kwestia podziału i łączenia składów pociągów złożonych z elektrycznych zespołów trakcyjnych w stacji Goleszów została uzgodniona przez Urząd Marszałkowski wraz ze spółką PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. na przełomie 2016 i 2017 roku, następnie wpisana do studium wykonalności tej inwestycji oraz wdrożona do przebudowy tej stacji, która trwa od początku marca 2021 roku. Pragniemy nadmienić, że takie manewry są realizowane w Polsce - np. składy złożone ze spalinowych zespołów trakcyjnych są od wielu lat rozłączane przez spółkę Koleje Dolnośląskie S.A. w relacjach Wrocław Gł. – Żary (podział następuje w Legnicy).

5. Czy od 12 grudnia 2021 roku będzie utworzone (zwłaszcza w weekendy) połączenie Cieszyna z Wisłą Głębce jako rozkładowe skomunikowania w stacji Goleszów? Nowy pierwszy peron przebudowanej stacji Goleszów będzie umożliwiał takie przesiadki drzwi w drzwi tj. będzie z niego możliwy wyjazd oraz wjazd zarówno do Cieszyna jak i stacji Wisła Głębce.
6. Dlaczego Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego w swoich pismach powiela błędy załączników nr 5.1 oraz 5.3 Regulaminu Sieci 2021/2 spółki PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.? Planowana rewitalizacja linii kolejowych do Wisły i Cieszyna ma się zakończyć w grudniu 2021 roku. Natomiast dodatkowe prace sieciowe między Ustroniem a Wisłą Głębce jeszcze niedawno były planowane na 2022 rok (na okres od marca do końca czerwca 2022 roku), jednakże z bliżej nieokreślonych przyczyn odbędą się w 2021 roku. Na dowód tego faktu przesyłamy wykonane fotografie z marca oraz kwietnia 2021 roku z przygotowywanego do nowych prac sieciowych odcinka Ustroń Zdrój – Wisła Uzdrowisko (załącznik nr 3).

Odpowiedź proszę przesłać pocztą elektroniczną na adres: redakcja@kolejcieszyn.pl

Łączę wyrazy szacunku

w imieniu redakcji

Błażej Forjasz

Do wiadomości:

- Departament Komunikacji i Transportu Urzędu Marszałkowskiego Województwa Śląskiego
40-037 Katowice, ul. Ligon 46,
- Redakcja tygodnika „Głos Ziemi Cieszyńskiej”, 43-400 Cieszyn, ul. B. Chrobrego 21

Załączniki:

1. Pismo Kolei Śląskich Sp. z o.o. z dnia 24 czerwca 2019 m.in. do wiadomości Urzędu Miasta Ustroń. Źródło: Urząd Miasta Ustroń.
2. Plan schematyczny stacji kolejowej Goleszów po wykonanej przebudowie. Źródło: materiały przetargowe rewitalizacji linii kolejowych Bronów – Wisła Głębce i Goleszów - Cieszyn.
3. Zdjęcia zdeelektryfikowanego odcinka linii kolejowej nr 191 między Ustroniem a Wisłą Uzdrowisko.

BM.150.17.2019

 **Koleje Śląskie**

Katowice, dnia 24.06. 2019r.
KS.TD. 0579 / 06 2019

URZĄD MIASTA
USTRON
BIURO PODAWCZE

wpl. dnia **25.06.2019**

Lp. 8825 Zł. BM Otrzymał [signature]

Pan Jakub Chelstowski
Marszałek
Województwa Śląskiego
ul. Ligonía 46
40-037 Katowice

Dotyczy: przyszłości linii kolejowych do Wisły

Zgodnie harmonogramem będącym załącznikiem do Regulaminu Sieci PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., obecnie trwa konstrukcja rocznego rozkładu jazdy 2019/2020. Jednocześnie harmonogram stanowiący załącznik do Regulaminu Sieci PKP PLK S.A. przewiduje rozpoczęcie w marcu 2020 roku rewitalizację linii kolejowych na odcinku Bronów – Skoczów – Golezów – Wisła Głęboce. Rewitalizacja ma być współfinansowana z Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Śląskiego na lata 2014-2020. Zgodnie z doniesieniami prasowymi, z powodu przekroczenia kosztorysu projektu, PKP PLK S.A. unieważniła przetarg na roboty budowlane. Mając na uwadze powyższe oraz fakt ujęcia projektu w RPO WSL prosimy o informację jakie decyzje planuje podjąć Zarząd Województwa Śląskiego w tym zakresie.

Informujemy, że możliwe do realizacji są następujące scenariusze:

Scenariusz nr 1 – zostanie w krótkim czasie pozyskane dodatkowe finansowanie, aby przy ponownym przetargu PKP PLK S.A. mogła podpisać umowę z wykonawcą robót i projekt zostanie zrealizowany w pełni tj. zarówno do Wisły jak i do Cieszyna. Wówczas zakładamy, że w czasie remontu odcinka Bronów – Skoczów transport z Wisły i Ustronia będzie realizowany autobusami do stacji Bielsko Biała Główna. Natomiast sposób obsługi Skoczowa i miejscowości na odcinku Skoczów – Zabrzeg jest jeszcze analizowany. Po zakończeniu remontu proponujemy zwiększenie częstotliwości kursowania pociągów Katowice – Wisła Głęboce do 2-godzinnej przez cały dzień, co będzie możliwe przy zatrudnieniu takiej samej ilości taboru. Obsługa odcinka Golezów – Cieszyn byłaby natomiast wykonywana zależnie od pory dnia składem dołączanym w Golezowie do pociągu Wiślańskiego, pociągiem skomunikowanym lub odrębnym dodatkowym pociągiem jadącym pomiędzy pociągami Wiślańskimi. W tym scenariuszu konieczne jest zwiększenie ilości obiegów o jeden EZT po zakończeniu remontu.

Scenariusz nr 2 – zmieniony zostanie zakres projektu, aby wykorzystać już dostępne środki i wyremontować odcinki, które wymagają tego w pierwszej kolejności. Zwracamy uwagę że kluczowy dla funkcjonowania linii jest odcinek Bronów – Bieniowiec – Skoczów, gdzie obecnie obowiązują prędkości 20-30 km/h i zgodnie z projektami planowany jest największy uzysk czasu jazdy. Natomiast niezrealizowane prace zostaną wykonane w okresie późniejszym. Wówczas zakładamy obsługę w czasie remontu jak w scenariuszu nr 1. Po zakończeniu remontu proponujemy zwiększenie częstotliwości kursowania pociągów Katowice – Wisła do 2-godzinnej przez cały dzień, co będzie możliwe przy zatrudnieniu takiej samej ilości taboru. Ewentualne zwiększenie zapotrzebowania na tabor może wynikać jedynie z większej ilości pasażerów.

Scenariusz nr 3 – projekt zostanie zawieszony, co skutkować będzie dalszą degradacją infrastruktury i zwiększeniem długości odcinków pokonywanych z prędkością 20km/h. Proponujemy wówczas, aby już od rozkładu jazdy 2020 ograniczyć ilość pociągów Katowice – Wisła w dni robocze do 4 par obsługiwanych jednym obiegiem. Natomiast odzyskany potencjał taborowy wykorzystać do obsługi linii Katowice – Bielsko Biała – Żywiec.

Koleje Śląskie Sp. z o.o.
ul. Raciborska 58
40-074 Katowice

tel.: +48 77 730 000
skontaktuj@koleje-slaskie.com
www.koleje-slaskie.com

NIP: 554299513
REGON: 241562958
KRS: 000037114, Sąd Rejonowy Katowice-Wschód
Wydział VII Gospodarka Krajowego Rejestru Sądowego

Kapitał zakładowy: 135 905 000,00 zł
Rachunek bankowy:
Bank PKO S.A. 11 1240 5292 1111 0010 6880 0200
NIK 56 1130 1091 0009 9091 1720 0001

Scenariusz nr 4 – brak decyzji. Analizując inne postępowania prowadzone przez PKP PLK S.A. kolejne postępowanie nie da właściwego rozstrzygnięcia, gdyż koszty pozostaną na tym samym poziomie lub wzrosną jeszcze bardziej. Brak decyzji oznaczać będzie opóźnienie rozpoczęcia prac budowlanych oraz znaczny wzrost ryzyka utraty dofinansowania z powodu braku możliwości rozliczenia projektu do końca 2023 roku. Proponujemy wówczas (jak w scenariuszu nr 3), aby już od rozkładu jazdy 2020 ograniczyć ilość pociągów Katowice – Wisła w dni robocze do 4 par obsługiwanych jednym obiegiem.

Z poważaniem

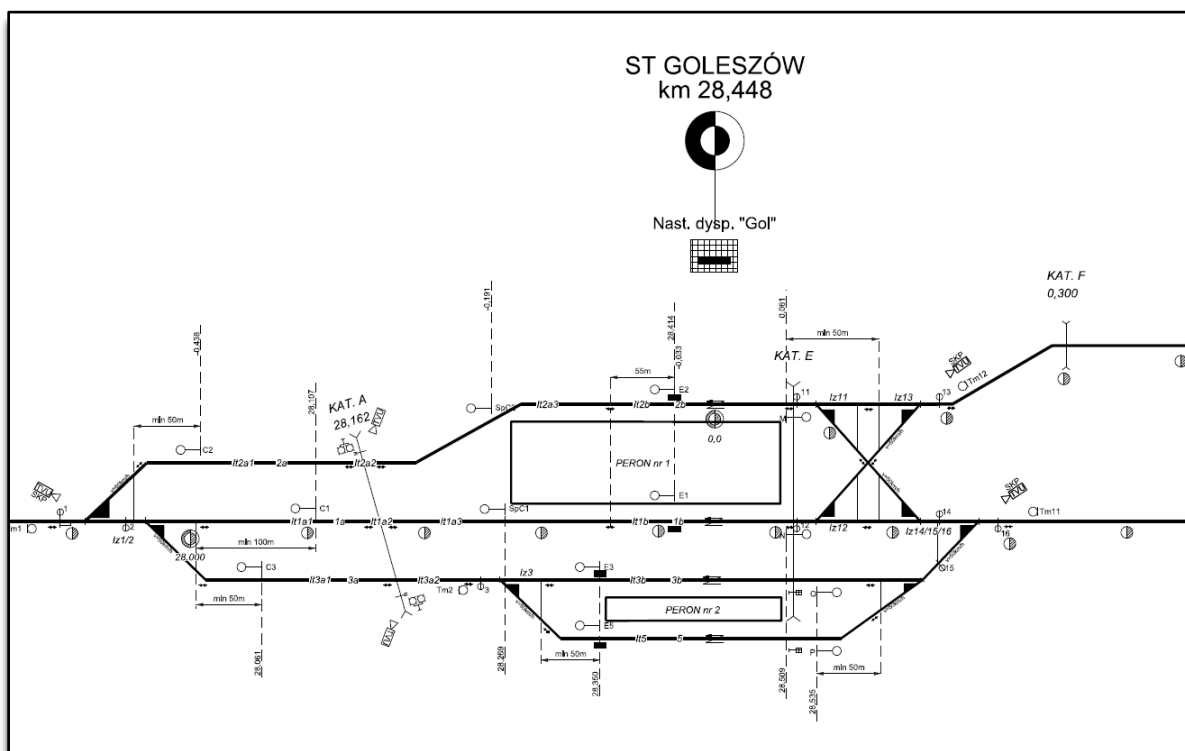
WICEPRZESZ ZARZĄDU

Renata Szczęgiel

Do wiadomości:

- Wydział Rozwoju Regionalnego Urzędu Marszałkowskiego Województwa Śląskiego
ul. Ligonia 46
40-037 Katowice,
- Wydział Komunikacji i Transportu Urzędu Marszałkowskiego Województwa Śląskiego
ul. Ligonia 46
40-037 Katowice,
- Urząd Miejski w Widnie
Plac Bogumiła Hoffa 3
43-460 Wisła,
- Urząd Miasta Ustroń
Rynek 1
43-450 Ustroń

Załącznik nr 2:



Załącznik nr 3:



