



Rzeczpospolita
Polska



Śląskie.

Unia Europejska
Europejski Fundusz
Rozwoju Regionalnego



IRRK4/6/1.223.33.2023.ISW-00911-I.KW.1

Sosnowiec, 03.03.2023 r.

Dotyczy: projektu pn.: „Rewitalizacja linii kolejowych nr 694/157/190/191 Bronów – Bieniowiec – Skoczów – Goleszów – Cieszyn/Wisła Głębcze”.

Portal
Koleje Śląska Cieszyńskiego
redakcja@kolejcieszyn.pl

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Centrum Realizacji Inwestycji Region Śląski, w związku z otrzymanym pismem z dnia 11 stycznia 2023 r. (Rejestr Dzienników i Czasopism nr 817) informuje:

Ad. 1)

- a) Obniżenie prędkości na przejeździe kolejowo - drogowym w km 13,543 linii kolejowej nr 157 (ul. Dębowa) ma charakter czasowy, nie docelowy.
- b) Na etapie projektowania Wykonawca robót prowadził właściwą koordynację międzybranżową, zgodnie z zapisami PFU wyłącznie na terenie objętym realizacją Kontraktu, tj. w terenie kolejowym.
- c) Spadek podłużny dojazdu do przejazdu kolejowo – drogowego jest zgodny z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 24 października 2015 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie oraz rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.
PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Zakład Linii Kolejowych w Sosnowcu prowadził z Urzędem Gminy w Chybiu rozmowy w sprawie likwidacji przejazdu kolejowo – drogowego w km 13,543, jednak nie znalazło to zrozumienia.

Ad. 2)

Stacja Cieszyn jest stacją węzłową, w której pociągi wjeżdżają i wyjeżdżają w trzech kierunkach, tj. z/do Cieszyna Markłowic, z/do Goleszowa i z/do Cieskiego Tesina.
W celu realizacji równoległych wjazdów i wyjazdów pociągów z/w kierunku Cieszyna Markłowic i z/w Cieskiego Tesina do stacji Cieszyn, pociągi z Cieszyna Markłowic przyjmowane są na tor nr 1 lub tor nr 2, a z Cieskiego Tesina na tor nr 3, co wyklucza przyjęcie pociągów z Goleszowa na te tory. Taka organizacja pozwoliła na pogrupowanie kierunków odjazdów peronami. A także pozwoliła minimalizować ryzyko zdarzeń na przejściu do peronu nr 2, bo eliminuje jazdy po torze 3 i 1. Przejście jest zabezpieczone labiryntem, ale lekkomyślne postępowanie podróżnych doprowadza do wielu zdarzeń.

Ad. 3)

Wprowadzenie obecnej organizacji ruchu na stacji Wisła Uzdrowisko tj. przyjmowanie i wyprawianie większości pociągów pasażerskich na i z torów nr 1 i 3 przy peronie nr 2 zostało

podyktowane przede wszystkim okresem zimowym i warunkami atmosferycznymi jakie panują w terenie górskim. Sterowanie stacją Wisła Uzdrowisko odbywa się z LCS Skoczów i mimo, że rozjazdy są wyposażone w elektryczne ogrzewanie rozjazdów, to jednak przy intensywnych opadach śniegu oraz dodatkowym odśnieżaniu rozjazdów istnieje zagrożenie braku możliwości przełożenia zwrotnic, w celu przyjęcia pociągu na tor nr 2 przy peronie nr 1, co może powodować znaczne opóźnienia pociągów. Ponadto, w przypadku krzyżowania opóźnionych pociągów, istnieje konieczność zmiany peronu, co powoduje dużą niedogodność dla podróżnych.

Należy podkreślić, że przebiegi po torze nr 1 (przy peronie nr 2) można prowadzić z prędkością maksymalną 80 km/godz. i jest to wykorzystanie nowej funkcjonalności przebudowanej stacji Wisła Uzdrowisko.

Korekta rozkładu jazdy od 12.03.2023 r. będzie uwzględniać prowadzenie ruchu pociągów głównie przy peronie nr 1.

Ad 4)

Po otwarciu toru dla ruchu, w zamontowanej nawierzchni pod wpływem eksploatacji następuje wyrównanie naprężeń w tokach szynowych, które powodują pewne nierówności w profilu. Dodatkowo po okresie wstępnej eksploatacji, szyny kolejowe należy poddać obróbce polegającej na szlifowaniu powierzchni tocznej główki szyny, w celu usunięcia zendry walcowniczej powstałej w trakcie procesu produkcji szyn, która ujawnia się na powierzchni szyny po przejechaniu określonego obciążenia. Z uwagi na panujące warunki atmosferyczne nie można było przystąpić do tych prac wcześniej, a odpadająca zendra powodowała nierówności na powierzchni tocznej szyny, które w połączeniu z nierównościami wywołanymi rozkładem naprężeń, powodowały niespokojność jazdy.

Po wykonaniu przez Wykonawcę niezbędnych prac ograniczenia prędkości zostały odwołane w dniu 24.01.2023 r.

Ad. 5)

Ograniczenia prędkości na obiektach w km 16,121 oraz km 16,288 usytuowanych na linii kolejowej nr 191 zostały odwołane w dniu 17.02.2023 r. po przedstawieniu przez Wykonawcę robót opinii projektanta o spełnieniu nośności obiektów inżynierskich.

Ad. 6)

Wprowadzenie maksymalnych prędkości na liniach kolejowych nr 694 na szlaku podg Bronów – podg Bieniowiec (zgodnie z PFU do 120 km/h dla ruchu pasażerskiego) i 157 na odcinku podg Bieniowiec – Skoczów (zgodnie z PFU do 110 km/h dla ruchu pasażerskiego), osiągniętych odcinkowo w wyniku realizacji projektu, będzie możliwe po uzyskaniu zezwolenia Urzędu Transportu Kolejowego na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu strukturalnego „Infrastruktura”.

Możliwy termin pozyskania przedmiotowego dopuszczenia szacuje się na koniec 2023 roku.

Na linii kolejowej nr 190 na odcinku Skoczów – Goleszów – Cieszyn, w wyniku realizacji projektu, zostały osiągnięte odcinkowo maksymalne prędkości do 90 km/h, a na linii kolejowej nr 191 na odcinku Goleszów – Wisła Głębce zostały osiągnięte odcinkowo maksymalne prędkości do 80 km/h i takie też prędkości zostały wprowadzone do rozkładów jazdy.

Ad. 7)

Ścieżki prowadzące umieszczone na drodze dojścia do peronu nr 2 w stacji Cieszyn w labiryncie są poprowadzone prawidłowo.

Zgodnie z założeniem projektu ścieżka prowadząca przed przejściem w poziomie szyn jest zakończona polami uwagi ze skierowaniem na barierkę labiryntu, na której umieszczona jest tabliczka w języku Braille'a z napisem "Przejdźcie przez tory-peron nr 2". Taka informacja musi

zostać przekazana osobie z dysfunkcją wzroku przed wejściem w strefę skrzyżowania ciągu pieszego z torem kolejowym.

Ad. 8)

Zrewitalizowane linie kolejowe 694, 157 i 190 na odcinku podg Bronów – Skoczów – Cieszyn pozostają czynne zarówno dla ruchu pasażerskiego jak i towarowego.

Ad. 9)

Realizacja projektu pn.: „Rewitalizacja linii kolejowych nr 694/157/190/191 Bronów – Bieniowiec – Skoczów – Goleszów – Cieszyn/Wiśła Głębce” nie obejmowała swoim zakresem zabudowy systemu rozgłoszeniowego na stacjach objętych projektem.

Zabudowa Centralnego Systemu Dynamicznej Informacji Pasażerskiej (CSDIP) została zaplanowana do realizacji w ramach odrębnego projektu.

Ad. 10)

Ilość wiat peronowych została zaprojektowana i wykonana zgodnie z przyjętą przez Zarządcę Infrastruktury kategorią stacji i przystanków osobowych oraz w oparciu o spodziewaną ilość potoków podróży wyliczoną /uzgodnioną/ustaloną na etapie studialnym projektu.

Ad. 11)

Realizacja projektu pn.: „Rewitalizacja linii kolejowych nr 694/157/190/191 Bronów – Bieniowiec – Skoczów – Goleszów – Cieszyn/Wiśła Głębce” nie obejmowała swoim zakresem zabudowy systemu rozgłoszeniowego na stacji Cieszyn.

Zabudowa Centralnego Systemu Dynamicznej Informacji Pasażerskiej (CSDIP), również dla stacji Cieszyn, została zaplanowana do wykonania w ramach odrębnego projektu.

Ad. 12)

Zaplanowany do zabudowy Centralny System Dynamicznej Informacji Pasażerskiej (CSDIP) będzie wygłaszał komunikaty m.in. w języku angielskim.

Ad. 13)

Na chwilę obecną szafy teletechniczne oraz składowisko gruzu betonowego z rejonu przejścia przez tory przy ul. Czarny Chodnik zostało usunięte.

Ad 14)

Przejście dla pieszych przez tor kolejowy w km 37,931 przy ul. Czarny Chodnik, zgodnie z Umową z Wykonawcą, zostało wykonane w systemie nawierzchni z kostki brukowej wyłącznie w terenie kolejowym. Utwardzenie dojścia poza granicami terenu kolejowego nie było przedmiotem Umowy z Wykonawcą.

KIEROWNIK KONTRAKTU


Monika Pasich

DYREKTOR PROJEKTU


Janusz Kanik
(1)

