

**PKP Polskie Linie Kolejowe S. A.**

**Centrum Realizacji Inwestycji**

**Region Śląski**

**Ul. Joannitów 13**

**50-525 Wrocław**

**ire.slaski@plk-sa.pl**

Szanowni Państwo,

Dobiega końca rewitalizacja linii kolejowych nr 694/157/190/191 z Bronów podg. do Wisty Głębcie oraz z Goleszowa do Cieszyna. W dniu 11 grudnia 2022 roku po odbiorach technicznych został wznowiony ruch kolejowy na linii kolejowej nr 191. Trwają obecnie drobne prace wykończeniowe. 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) Dlaczego na przejeździe kolejowym w miejscowości Mnich położonym na linii kolejowej nr 157 w km 13,540 - 13,546 od dnia 11 grudnia 2022 roku została obniżona prędkość z 30 do 20 km/h (tj. do niższej prędkości niż przed przystąpieniem do prac rewitalizacyjnych w 2019 roku)?
  - a) Dlaczego ww. ograniczenie prędkości nie dotyczy wyłącznie czoła pociągu? Niewłaściwe pochylenie drogi nie wpływa na bezpieczny przejazd całości pociągu przez przejazd kolejowy. Dlaczego w związku z tym pociągi muszą zwalniać tam ze 100 km/h do 20 km/h? Czy jest to docelowy rezultat prac rewitalizacyjnych, dofinansowanych ze środków unijnych, budżetu państwa oraz środków własnych należących do samorządu województwa śląskiego?
  - b) Czy na etapie przygotowania dokumentacji projektowej przebudowy ww. przejazdu kolejowego podjęto należyłą koordynację pomiędzy branżami drogową i torową? Czy wzięto pod uwagę możliwość obniżenia niwelety linii kolejowej (przebiegającej w nasypie oraz w niewielkich pochyleniach podłużnych o wartościach 3-4‰) w taki sposób, aby zmniejszyć wartości pochyłeń podłużnych dojazdów drogowych do skrzyżowania jednopoziomowego z linią kolejową, z zachowaniem zwiększonej przechytki w torze dostosowanej do wyższych prędkości pojazdów kolejowych? Ułatwiłoby to możliwość kształtowania profilu drogi kołowej zgodnie z przepisami rozporządzenia bez konieczności jej przebudowy na dłuższym odcinku.
  - c) Czy wzięto pod uwagę możliwość stosowania profilu podłużnego dróg na dojazdach do przejazdu kolejowo-drogowego oraz na długości przejazdu kolejowo-drogowego zgodnie z przepisami § 24 rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. „W sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie”? Czy Centrum Realizacji Inwestycji ma opracowany plan dalszych działań, który następnie zamierza wdrożyć w celu uzyskania maksymalnej dopuszczalnej prędkości pociągów wynikającej z geometrii linii kolejowej w obrębie wymienionego przejazdu

kolejowo-drogowego? Ograniczenie prędkości do 20 km/h stanowi duży kłopot dla przewoźników i naraża tabor kolejowy na awarie, co z kolei przekłada się na przerwy w ruchu (przykładem jest awaria pociągu nr 94615 w dniu 23 grudnia 2022 roku). Czy znany jest planowany termin usunięcia ograniczenia prędkości w obrębie przejazdu? Czy prowadzone są rozmowy lub uzgodnienia z zarządcą drogi w celu rozwiązania problemu? Czy możliwa jest likwidacja przejazdu w sytuacji, gdy posesje znajdujące się za przejazdem mają alternatywne połączenie drogowe poprzez przejazdy sąsiadujące w km 13,097 (ul. Topolowa w Mnichu) i 14,070 (ul. Słoneczna w Mnichu)?

- 2) Dlaczego nie jest wykorzystywana nowa funkcjonalność przebudowanej cieszyńskiej stacji poprzez skierowanie wszystkich pociągów pasażerskich kończących, bądź rozpoczynających na niej bieg na tej na niej od strony Goleszowa na tory nr 1 lub nr 3 (z których można prowadzić ruch kolejowy z prędkością maksymalną 80 km/h)? Natomiast z obecnie używanego w tym kierunku toru toru nr 2 wjazd i wyjazd w kierunku wschodnim jest możliwy z prędkością maksymalną 50 km/h.
- 3) Dlaczego większość pociągów pasażerskich na przebudowanej stacji Wisła Uzdrowisko, zwłaszcza nie mających rozkładowych krzyżowań w niej nie zjeżdża na tor nr 2 przy peronie 1? Obecna organizacja ruchu wydłuża odległość dojściową do i z każdego pociągu z peronu nr 2 do budynku dworca podróźnych i wyjścia do miasta o ok. 50-150 metrów. Przed rozpoczęciem prac rewitalizacyjnych w 2019 roku organizacja ruchu pociągów przez tą stację odbywała się z przejazdem każdego pociągu pasażerskiego w relacji do Wisły Głębcze na tor przy peronie nr 1 dla kierunku z Goleszowa do Wisły Głębcze.
- 4) Co jest przyczyną obniżenia prędkości w dniu 27 listopada 2022 roku z 80 do 40 km/h w 5 miejscach na szlaku linii kolejowej nr 190 między Goleszowem a Cieszynem (lokalizacje w km: 30,200 – 30,750, 33,000 – 33,500, 33,900 – 34,600, 34,700 – 35,500 oraz 36,000 – 36,800) po 86 dniach od wykonanych odbiorów technicznych tego szlaku? Do kiedy zostanie to naprawione i przywrócona w nich zostanie z powrotem prędkość drogowa 80 km/h?
- 5) Kiedy znikną ograniczenia prędkości do 20 km/h na obiektach inżynierskich linii kolejowej nr 191 nie objętych przebudową, które były remontowane w latach wcześniejszych (dotyczy przede wszystkim lokalizacji na szlaku Wisła Uzdrowisko – Wisła Głębcze w km ok. 16,400 oraz 17,604 - 17,614)?
- 6) Kiedy planowane jest uzyskanie docelowych maksymalnych prędkości rozkładowych na liniach kolejowych nr 694 (możliwe odcinkowo 120 km/h), nr 157 (możliwe odcinkowo 110-120 km/h), nr 190 (możliwe odcinkowo 100 km/h) oraz 191 (możliwe odcinkowo 90-100 km/h)?
- 7) Czy ścieżki naprowadzające w stacji Cieszyn prowadzące na peron nr 2 są prawidłowo zbudowane? Obecnie kierują one osoby niewidome lub niedowidzące po obu stronach przejścia przez tory wprost na barierki zabezpieczające. Jeśli nie to do kiedy zostanie to poprawione?
- 8) Dlaczego pomimo wykonania prac rewitalizacyjnych linii kolejowych na ciągu Bronów – Cieszyn (granica państwa) wraz z ponowną elektryfikacją szlaku Goleszów - Cieszyn w ciągu linii kolejowych 694, 157 oraz 190, poprawą parametrów ich technicznych (m.in. zwiększenie nacisku osiowego dla przejazdu lokomotyw i wagonów do 221 kN) a także wydłużenia czasu pracy posterunku lokalnego centrum sterowania ruchem (LCS) w Skoczowie do pracy całodobowej nie został od 11 grudnia 2022 roku uruchomiony ruch towarowy? Zainteresowany przewoźnik towarowy we wrześniu oraz październiku 2022 roku wykonywał codzienne zapoznania ze szlakiem swoich drużyn trakcyjnych, co świadczyło o daleko zaawansowanych planach prowadzenia przewozów tą trasą od momentu daty zmiany rozkładów jazdy.
- 9) Dlaczego w ramach rewitalizacji linii kolejowych na odcinku Skoczów – Cieszyn oraz Goleszów – Wisła Głębcze nie zostały zamontowane instalacje rozgłoszeniowe w stacjach Goleszów, Ustroń, Wisła Uzdrowisko, mijance Ustroń Polana oraz na przystankach o wysokiej frekwencji takich jak Ustroń Zdrój oraz Goleszów Górny? Kiedy zostanie to zmienione?

- 10) Dlaczego w stacji Cieszyn na obu peronach wybudowano po jednej wiatce, natomiast w Ustroniu Zdroju jedną wiatę? Infrastruktura ta jest niewystarczająca dla obsługi obecnych potoków pasażerskich, a ponadto niezgodna z „Wytycznymi architektonicznymi dla infrastruktury pasażerskiej Ipi-1” spółki PKP PLK S.A. (paragraf 9, punkt 7). Stacja Cieszyn przed rewitalizacją, według danych Urzędu Transportu Kolejowego, w 2019 roku miała średnią dobową wymianę pasażerską pomiędzy 200 a 299 podróżnych a średnia dobowa liczba zatrzymań wynosiła 22. Natomiast przystanek Ustroń Zdrój przed rewitalizacją, według danych Urzędu Transportu Kolejowego, w 2019 posiadał średnią dobową wymianę pasażerską pomiędzy 300 a 499 podróżnych a średnia dobowa liczba zatrzymań wynosiła 14. Oba wyżej wymienione obiekty jeszcze przed rewitalizacją spełniały każde z kryteriów zawartych w punkcie 7, przy których należy zastosować minimum 2 wiaty siedziskowe na każdym peronie, natomiast po rewitalizacji obserwowany jest znaczny wzrost ruchu pasażerskiego. Kiedy to zostanie dostosowane do ww. wytycznych?
- 11) Dlaczego w stacji Cieszyn występuje niezgodność informacji dla pasażerów wynikająca z „Wytycznych w sprawie informacji głosowej Ipi-9” spółki PKP PLK S.A. (paragraf 3, punkt 6)? Z uwagi na brak instalacji rozgłoszeniowej na peronie nr 2 komunikaty wygłaszane na tej stacji są tam słabo słyszalne. Kiedy zostanie to zmienione?
- 12) Dlaczego w stacji Cieszyn po przebudowie i powrocie pasażerskiego ruchu kolejowego z Czech (pociągi do Frydka-Mistka od 1 sierpnia 2022 roku) nie są wygłaszane w języku angielskim (zgodnie z „Wytycznymi w sprawie informacji głosowej Ipi-9” spółki PKP PLK S.A., paragraf 3, punkt 7)?
- 13) Kiedy usunięte zostaną zdewastowane szafy oraz fragmenty betonu pozostałe po inwestycji na linii kolejowej nr 190 w okolicy przejścia przez tory przy budynku przy ulicy Czarny Chodnik w Cieszynie (km 37,931)?
- 14) Czy podjęte zostaną działania (poprzez np. wysypanie tłuczni) zmierzające do likwidacji występujących po opadach deszczu zwałów błota na dojściu do wyremontowanego przejścia przez tory przy budynku przy ulicy Czarny Chodnik 2 w Cieszynie (km 37,931 linii kolejowej nr 190)?

Wyrazamy zgodę na przesłanie odpowiedzi w formie elektronicznej na adres: e-mail: [redakcja@kolejcieszyn.pl](mailto:redakcja@kolejcieszyn.pl).

Z poważaniem

*/Błażej Forjasz/*

**Do wiadomości:**

- Redakcja tygodnika „Głos Ziemi Cieszyńskiej”, 43-400 Cieszyn, ul. Bolesława Chrobrego 21.
- Redakcja portalu „Rynek Kolejowy”, Zespół Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o., Sielecka 35, 00-738 Warszawa
- Redakcja portalu „Ox.pl”, ul. Wałowa 3, 43-430 Skoczów.
- Pan Andrzej Molin, Radny Sejmiku Województwa Śląskiego. Przewodniczący Komisji Rozwoju i Zagospodarowania Przestrzennego.

**Załączniki:**

Dokumentacja fotograficzna do pytania z punktu nr 1)



Dokumentacja fotograficzna do pytania z punktu nr 4)





Dokumentacja fotograficzna do pytania z punktu nr 7)



Dokumentacja fotograficzna do pytania z punktu nr 10)



Dokumentacja fotograficzna do pytania z punktu nr 13)





Dokumentacja fotograficzna do pytania z punktu nr 14)

