

Katowice, kwietnia 2021 r.
KT-OT.0003.8.2021.ZK
KT-OT.KW-00505/21
INT.6.0003-0299/21

Pan
Andrzej Molin
Radny Sejmiku
Województwa Śląskiego

Dotyczy ponownego zapytania w zakresie ilości połączeń kolejowych do Wisły i Bielska

W odpowiedzi na złożoną ponownie interpelację oraz w nawiązaniu do pism: nr KT-OT.0003.6.2021.ZK KT-OT.ZD-00087/21 z dnia 16.03.2021 r., oraz nr KT-OT.0003.7.2021.ZK KT-OT.KW-00410/21 z dnia 01.04.2021 r. informuję i potwierdzam, że zawarte w powyższych dokumentach informacje oraz dane zostały zweryfikowane i przedstawiają stan faktyczny.

Ponawiam zatem odpowiedź w zakresie podnoszonego postulatu ilości par pociągów do Wisły, które będą kursowały po zakończeniu realizacji projektu pn. *„Rewitalizacja linii kolejowych nr 694/157/190/191 Bronów – Bieniowiec – Skoczów – Goleszów – Cieszyn / Wisła Głębce”*.

Mianowicie w piśmie z dnia 01.04.2021 r. informowałem o utrudnieniach w prowadzeniu ruchu kolejowego w roku 2022, związanych z ograniczeniami przepustowości na odcinkach kolejowych na trasie z Katowic do Wisły Głębce wynikającymi z modernizacji infrastruktury oraz ograniczeniami wynikającymi z „Sieciowego harmonogramu zamknięć torowych planowanych do wykonania w rozkładzie jazdy 2022/2023”. Powyższe ma bezpośredni wpływ na brak możliwości kompleksowego uruchomienia w nowym rozkładzie jazdy pociągów 2021/2022, więcej niż sześciu par pociągów do Wisły, kursujących codziennie. Osiągnięcie docelowej ilości połączeń do Wisły tj. 8 par w dni robocze, 10 par w dni wolne od pracy, możliwe będzie po zakończeniu prac modernizacyjnych infrastruktury na odcinku Ustroń - Wisła Głębce. Zakończenie tych prac planowane jest na koniec czerwca 2022 roku – zgodnie z informacjami zawartymi w załączniku 5.3. do Regulaminu sieci 2021/2022 PKP PLK S.A. dotyczącym ograniczeń przepustowości na odcinkach linii kolejowych na trasie z Katowic do Wisły Głębce.

Reasumując, od 1 lipca 2022 r. będzie można uznać, że modernizacja linii do Wisły zostanie zakończona i tym samym powstaną realne warunki i możliwości do uruchomienia docelowej ilości pociągów do Wisły.

Województwo Śląskie monitoruje sytuację gospodarki taborowej przewoźnika, tj. Kolei Śląskich obsługujących pasażerskie przewozy kolejowe na omawianej trasie, w celu zapewnienia zadeklarowanej docelowej ilości połączeń kolejowych od 1 lipca 2022 roku.

Dodatkowo informuję, że linia kolejowa na odcinku Katowice – Kraków będzie obsługiwana przez Koleje Śląskie według dotychczasowej oferty przewozowej, czyli na bazie 4 par pociągów (jeden obieg).

Propozycja *„poprowadzenia dwóch par z Wisły do Czechowic, czy nawet Bielska-Białej komunikując je na stacji Czechowice Dziedzice z pociągami do i z Katowic, bądź pociągami dalekobieżnymi”*, ze względu na trwającą przebudowę węzła kolejowego Czechowice-Dziedzice nie będzie możliwa

do realizacji. Aktualnie trwają prace modernizacyjne na samej stacji Czechowice-Dziedzice, rozebrano już jeden peron, wykonywane są prace torowe oraz związane z siecią trakcyjną, a ruch zorganizowany jest jednotorowo. Z ogólnie dostępnych informacji wynika, że wykonawca ww. prac budowlanych planuje do końca bieżącego roku zakończyć przebudowę jednego peronu tak, aby podróżni mogli z niego już korzystać, a front robót zostanie przeniesiony na kolejny peron i tory. Z powyższego wynika, iż w trakcie tych prac obowiązywać będą spore utrudnienia w zakresie obsługi, bądź przejazdu przez stację Czechowice-Dziedzice. Jedyną szansą dla zwiększenia ilości połączeń z Katowic do Wisły jest więc pomijanie stacji Czechowice-Dziedzice. Polskie Linie Kolejowe przewidują, iż prace modernizacyjne węzła kolejowego Czechowice-Dziedzice zostaną ukończone do października 2023 roku.

Odnosząc się do Pana postulatu w zakresie „*pociągów łączonych relacji Katowice – Cieszyn/Wisła Głębce*” informuję, że w składanej deklaracji zostały wskazane opcjonalnie dwa warianty, a mianowicie że pociągi będą komunikowane lub dzielone/łączone na stacji Goleszów z pociągami relacji Katowice – Wisła Głębce. W pierwszej fazie funkcjonowania połączeń zdecydowano się na zastosowanie przesiadek, z uwagi na takie aspekty jak: niezawodność, krótszy czas przejazdu pociągów, oraz czytelność oferty. Łączenie oraz dzielenie składów pociągów z podróżnymi na pokładzie są manewrami niezwykle rzadko stosowanymi. Obecnie spośród tych dwóch manewrów w Kolejach Śląskich stosowane jest jedynie dzielenie składów. Dlatego też przed wdrożeniem kompleksowo takiego rozwiązania konieczne będzie przeprowadzenie testów, co będzie możliwe dopiero po oddaniu do użytku zmodernizowanej stacji Goleszów. Warunkiem niezbędnym do wdrożenia jest również uzyskanie względnie krótkiego czasu ich wykonania – tak by czas podróży w relacji Katowice – Wisła nie uległ wydłużeniu. Uatrakcyjnienie części połączeń nie może bowiem odbywać się kosztem pogorszenia atrakcyjności innych.

Terminy planowanych zamknięć torowych ograniczających dostępną na dany czas zdolność przepustową, uwzględniane są przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. jako Zarządcy narodowej sieci linii kolejowych w publikowanych m.in. na stronie internetowej PLK <https://www.plk-sa.pl/> w zakładce „*Dla klientów i kontrahentów/ Warunki udostępniania infrastruktury i regulaminy*”, dokumentach stanowiących załączniki do Regulaminu Sieci. Regulamin ten określa zasady współpracy i wymagania w zakresie udostępniania infrastruktury kolejowej zarządzanej przez PLK, odnoszące się do wszystkich aplikantów i przewoźników. Regulamin opracowywany jest na podstawie art. 32 Ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym i § 27 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 7 kwietnia 2017 r. w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej.

Kluczowym dokumentem jest tu załącznik nr 5.3 do Regulaminu Sieci stanowiący *Wykaz linii, na których nie jest dostępna zdolność przepustowa lub dostępna zdolność przepustowa jest ograniczona*, który jest obowiązkową wykładnią dla każdego przewoźnika przy projektowaniu rocznego rozkładu jazdy pociągów. W związku z powyższym potwierdzam, że wszystkie terminy wskazane w piśmie z dnia 01.04.2021 roku są prawidłowe. Należy pamiętać, że zarówno zał. 5.1 jak i 5.3 Regulaminu Sieci są sporządzane odrębnie dla każdego rocznego rozkładu jazdy, a zał. 5.3 podlega bieżącej aktualizacji przez PLK.

W piśmie z dnia 1 kwietnia 2021 roku, odniosłem się również co do realnych możliwości przetrasowania pociągów Bielsko-Biała – Rybnik przez Chybie, Strumień. Podtrzymuję stanowisko, że podjęcie decyzji o przetrasowaniu pociągów zgodnie ze wskazaną sugestią spowodowałoby likwidację pociągów kursujących na linii Rybnik – Pszczyna – Bielsko Biała Główna, czyli jedynego bezpośredniego połączenia Rybnika z Pszczyną. Województwo Śląskie jako Organizator wojewódzkich kolejowych przewozów pasażerskich nie może optować za rozwiązaniem, w którym uruchomienie nowych tras odbędzie się kosztem likwidacji obecnych.

Województwo Śląskie dokłada wszelkich starań, aby oferta połączeń była atrakcyjna dla pasażerów. Obecnie nie jest możliwe zwiększanie ilości połączeń kolejowych z uwagi na niższe wpływy z biletów oraz rosnące koszty stałe Operatorów kolejowych, wyrażające się wzrostem rekompensaty. Niemniej jednak, Województwo Śląskie nie rezygnuje z planów zwiększenia ilości wojewódzkich połączeń kolejowych w przyszłości, przy odpowiednim zabezpieczeniu środków finansowych na realizację wskazanych połączeń kolejowych, w tym również na zakup taboru.