



## *Starosta Cieszyński*

WKT.0300.4.1.2014

Cieszyn, 22 stycznia 2014 r.

**Szanowny Pan**

***Adam Zdziebło***

**SEKRETARZ STANU**

**MINISTERSTWO INFRASTRUKTURY I ROZWOJU**

**ul. Wspólna 2/4**

**00-926 WARSZAWA**

*Szanowny Panie Ministrze,*

W nawiązaniu do naszego spotkania z Panem Ministrem w dniu 20 stycznia br. na którym rozmawialiśmy na temat transportu kolejowego w relacjach Cieszyn – Bielsko-Biała, Cieszyn – Zebrzydowice oraz Skoczów – Wisła, poniżej przytaczamy Panu Ministrowi okoliczności i argumenty świadczące na rzecz potrzeby podjęcia m.in. rewitalizacji linii kolejowej nr 190:

1. Rejon Śląska Cieszyńskiego jest drugim generatorem przyjazdów dziennych dla miasta Bielsko-Biała. Ruch kolejowy potrafiłby rozładować ruch samochodowy oraz przyspieszyć przemieszczanie pasażerów.
2. Linia 190 leży na szlaku północ - południe, to jest na Paneuropejskim Korytarzu Transportowym VI. Leży przy linii AGTC (linia intermodalnego ruchu, nr 93).
3. Zaplanowano remont linii nr 190 na odcinku Bielsko-Biała – Kalwaria Zebrzydowska. Należy więc wystąpić z komplementarnym wnioskiem do Unii Europejskiej na remont torów i zakup niedużych pojazdów kolejowych do obsługi połączenia Bielsko-Biała – Cieszyn.
4. Linia 190 stanowi najlepsze połączenie Bielska z czeską siecią kolejową, dlatego po uruchomieniu przewozów pociągi z Bielska powinny kończyć bieg na stacji Czeski Cieszyn, dając połączenie z Pragą i południem Europy.
5. Komunikacja kołowa choć jeździ często, jest niewydajna, rozkłady jazdy są często zmieniane, a busy jeżdżą przeładowane.
6. Możliwość tworzenia połączeń weekendowych w relacjach Opawa - Ostrawa - Cieszyn - Goleszów - Wisła lub Frydek Mistek - Czeski Cieszyn - Cieszyn – Bielsko-Biała. Dzięki tym działaniom można poprawić znacznie spójność komunikacyjną regionu Śląska Cieszyńskiego podzielonego sztucznie przez granicę polsko – czeską.
7. Jeszcze w rozkładzie jazdy 2012/2013 istniało połączenie kolejowe z Wisły do Gdyni przez Bielsko. Obecnie jest to niemożliwe ze względu na nieprzejezdność odcinka Bielsko-Biała - Skoczów.
8. Zainteresowanie użytkowaniem linii 190 przez PKP Cargo, Czeskie Drahy i Koleje Śląskie

Spółka PKP Cargo na spotkaniach organizowanych w Urzędzie Miasta Skoczów wyraziła chęć eksploatacji linii kolejowej 157 oraz 190 w regularnym ruchu towarowym międzynarodowym, lecz uzależniła ją od prędkości szlakowej. Przedstawiciele firmy powiedzieli, iż najniższa prędkość z

jaką mogliby eksploatować ten szlak to prędkość 60km/h. Inni przewoźnicy kolejowi tacy jak Koleje Śląskie oraz Ceske Drahy wyrazili ten sam postulat.

9. Linia 190 jest najlepszym i najszybszym zabezpieczeniem dla linii 93

Każda linia kolejowa kategorii Ten-T musi posiadać zabezpieczenie na czas nieprzejeźdności. Tymczasem linia 93, relacji Zebrzydowice – Czechowice-Dziedzice – Katowice, która przebiega w europejskim korytarzu E 65, na odcinku Zebrzydowice - Czechowice nie posiada linii zabezpieczającej. W przypadku wypadków, które w przeszłości miały miejsce (wypadek na stacji Zebrzydowice – wykolejone cysterny, wypadek na stacji Chybie – wykolejony pociąg IC), wszystkie pociągi kategorii IC, EC, EX jeździły po linii 190, omijając miejsce zdarzenia.

10. Zaplanowano remont linii 157 oraz 191 (Katowice) Chybie - Wisła i obie linie mają wspólny odcinek Skoczów - Golezów. Zostają więc do remontu tylko odcinki linii 190 A - Cieszyn - Golezów i C - Skoczów - Bielsko. Ze względu na działający z Cieszynie Uniwersytet Śląski, należy skomunikować to miasto z Katowicami, czy też z Krakowem przez Bielsko-Białą.

11. Uruchomienie linią 190 towarowych przewozów międzynarodowych doprowadziłoby do obniżenia przestoju pociągów na innych przejściach granicznych.

Na zachodnim końcu linii 190 znajduje się przejście graniczne Cieszyn – Czeski Cieszyn. Aktualnie przejazd pociągów towarowych w ruchu międzynarodowym odbywa się na innych liniach przez przejścia Zebrzydowice – Petrovice u Karwiny oraz Chałupki – Bohumin. Na przejściu Zebrzydowice / Petrovice czas oczekiwania na przejazd wynosi minimum 6h, zaś w na przejściu Chałupki / Bohumin czas ten wynosi między 8 a 30h. Przejście graniczne Cieszyn / Czeski Cieszyn odprawia pociągi tylko z kierunku Zebrzydowice bez straty w postojach.

12. Podczas remontu planowego w roku 2018 na linii 93 zostanie czasowo wyłączony jeden tor (linia 93 jest dwutorowa). Wtedy dojdzie do przeciążenia ruchu po jednym torze (składy EX, EC, towarowe oraz maszyny torowe będą jeździć tylko po jednym torze). Takie działanie przyczyni się do maksymalnego zakorkowania stacji leżącej na tej linii oraz wydłużenia przejazdu pociągów towarowych. Alternatywą do rozładowania ruchu byłoby przekierowanie ruchu na linię 190.

13. Linia 190 została wpisana w planie transportowym miasta Bielska-Białej jako szlak komunikacji z zachodem Europy, zaś starostwo powiatowe w Cieszynie wpisało linię 190 jako trzon komunikacji w regionie. Dodam, że miasta Cieszyn i Skoczów są drugim co do wielkości generatorem dziennych przyjazdów do Bielska-Białej.

14. Po remoncie linii 190 do prędkości 80km/h przejazd na tej linii wynosiłby 40 minut między stacjami Cieszyn a Bielsko-Biała. Przejazd samochodem osobowym z wykorzystaniem drogi ekspresowej S1 w godzinie szczytu komunikacyjnego to 1.2h (jadąc zgodnie z przepisami ruchu drogowego).

15. Remont linii 190 na przedmiotowym odcinku doprowadzi do:

- zwiększenia dostępności turystycznej;
- przyczynienia się do lepszego postrzegania Podbeskidzia przez inwestorów;
- zwiększenia dostępności do edukacji młodzieży z małych miejscowości czy wsi położonych przy trasie kolejowej (Golezów, Bażanowice, Skoczów Bładnice, Pogórze, Jaworze);
- spadku bezrobocia.

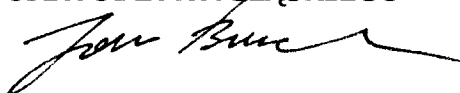
16. Miasto Cieszyn oraz Bielsko-Biała są miastami zakorkowanymi. W Cieszynie aby zmieścić ilość samochodów przyjeżdżających zawęża się pasy drogowe i w tych miejscach umieszcza się parkingi dla samochodów (np. ul. 3-go Maja). Rozwinięcie kolejowego transportu osobowego przyczyni się do zmniejszenia ilości samochodów w miastach a także ograniczenia smogu i zanieczyszczeń powietrza.

17. Co jakiś czas podawany jest argument, że linia 190 będzie niekonkurencyjna dla drogi S1. Droga ekspresowa S1 nie przechodzi przez wsie i skupiska zamieszkania, przez które przebiega linia 190. Poza tym możliwość wjechania na drogę ekspresową jest tylko w Skoczowie i Cieszynie. Mieszkańcy Golezowa, Bażanowic, Pogórza, Grodzca Śląskiego, Bładnic posiadają zaś przystanki kolejowe. Wiele osób z tych miejscowości ma utrudniony dojazd do szkół i zakładów pracy.

18. Postuluje się wykonanie remontu cząstkowego przed remontem z funduszy unijnych, który według naszych informacji w większości przypadków będzie polegać na wymianie punktowej podkładów (około 3 tys. szt. dla odcinka Golezów-Skoczów). Proponuje się podbicie podbijarką torową odcinków torów, odchwaszczenie torów a także wykonanie prawidłowo działającego odwodnienia. Po wykonaniu takiego remontu byłaby możliwość eksploatacji szlaku z prędkością 60km/h dla składów towarowych oraz 70km/h dla składów osobowych o masie składu o 60t (SN82). Taki zabieg pozwoli na generowanie dochodu z linii.
19. PKP Cargo zrezygnowało z eksploatacji przejścia kolejowego Zwardoń / Skalite (Słowacja) ze względu na złe parametry ruchu. Możliwy jest tam tylko ruch lokomotyw o układzie BoBo+BoBo (np. ET41). Jest to podyktowane warunkami górskimi. Wspomniane lokomotywy ciągną tylko po 10 wagonów przez przełęcz zwardońską. Korzystanie z linii 190 oraz 157 dałoby możliwość przyspieszenia przejazdu towarów w korytarzu północ-południe.
20. Linia 190 jest projektowana na prędkość 80km/h zaś linia 93 będzie przebudowywana na prędkość 160km/h, a po założeniu systemu ECTS będzie się nią można poruszać 200km/h.
21. Po dostosowaniu linii 93 do prędkości 160km/h zostanie zmniejszona ilość taboru poruszającego się po tej linii, gdyż pojazdy z poruszające się z tą prędkością potrzebują minimum 3 bloki w blokadzie SBL na wyhamowanie składu. Teraz przy aktualnej prędkości, która wynosi około 100km/h ruch odbywa się z hamowaniem na 1 blok SBL, co potrafi zwiększyć ilość składów w ruchu na linii.
22. Składy PKP Cargo i innych operatorów towarowych, korzystając z linii 190, nie musiałyby wykonywać tzw. zmiany czoła składu, które to ma miejsce teraz, jeżdżąc linią 93 oraz 90 do przejścia granicznego Cieszyn / Czeski Cieszyn.
23. Według szacunków wykonanych przez Dyrektora PKP PLK Helmuta Klabisę w 2006 r. (dokument do wglądu) koszt remontu linii kolejowej 157 oraz 190 to 150 mln zł. (suma na dwie linie).

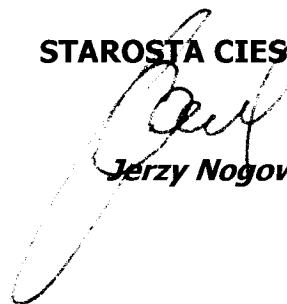
Biorąc powyższe pod uwagę a także okoliczności opisane w piśmie do Marszałka Województwa Śląskiego z dnia 15 stycznia br., którego kopię Panu przekazano na w/w spotkaniu, zwracamy się do Pana Ministra z prośbą o wsparcie starań samorządów Śląska Cieszyńskiego i Bielska-Białej o rewitalizację przebiegających przez ten region linii kolejowych w tym w szczególności linii 190 i ujęcie ich w odpowiednich programach finansowych na lata 2014 – 20120.

**RADNY SEJMIKU  
WOJEWÓDZTWA ŚLĄSKIEGO**



**Janusz Buzek**

**STAROSTA CIESZYŃSKI**



**Jerzy Nogowczyk**