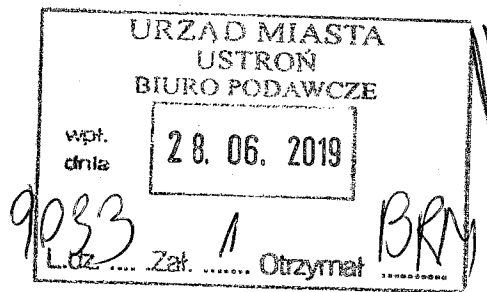


Ustroń, 27.06.2019 r.

BRM ..0003..1..2..2019..f



Pan
Marcin Janik
Przewodniczący
Rady Miasta Ustroń

W dniu 25.06.2019 r. do Urzędu Miasta Ustroń zostało skierowane do wiadomości pismo Kolei Śląskich Sp. z o.o adresowane do Pana Jakuba Chełstowskiego Marszałka Województwa Śląskiego w sprawie przyszłości linii kolejowych do Wisły. W związku z powyższym zgodnie z § 24 ust. 6 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2019 r., poz. 506) w uzupełnieniu odpowiedzi na interpelację radnego Pana Pawła Sztefka z dnia 26.02.2019 r. (data wpływu do Urzędu Miasta Ustroń 05.03.2019 r.) w załączeniu przesyłam kserokopię pisma Kolei Śląskich Sp. z o.o.

Z poważaniem

BURMISTRZ MIASTA

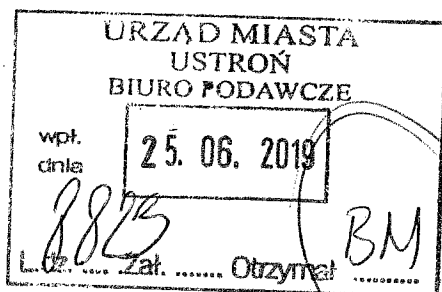
Przemysław Korcz

Załączniki:

Kserokopia pisma Kolei Śląskich Sp. z o.o.

Otrzymują :

1. Adresat
2. a/a

Katowice, dnia 24. 06. 2019r.
KS.TD. 0579 / 06 / 2019

Pan Jakub Chelstowski
Marszałek
Województwa Śląskiego
ul. Ligonja 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 – Goleszów – Wisła Głębce. 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 Głębce do 2-godzinnej przez cały dzień, co będzie możliwe przy zatrudnieniu takiej samej ilości taboru. Obsługa odcinka Goleszów – Cieszyn byłaby natomiast wykonywana zależnie od pory dnia składem dołączanym w Goleszowie 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.

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 dofinansowanie 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

WICEPREZES ZARZĄDU

Renata Szczygieł

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 Wiśle
Plac Bogumiła Hoffa 3
43-460 Wisła,
- Urząd Miasta Ustroń
Rynek 1
43-450 Ustroń