



PREZYDENT MIASTA RYBNIKA
44-200 Rybnik, ul. Bolesława Chrobrego 2
tel. 32 43 92 107, faks 32 42 24 124
rybnik@um.rybnik.pl

Urząd Marszałkowski
Województwa Śląskiego w Katowicach
KANCELARIA OGÓLNA

Wpł. dn. 24-02-2016

Zaś.
Przekazano:

Rybnik, dnia 19 lutego 2016 r.

ISO 9001:2008

DTZ.7242.3.2016

Koleja Śląskie Sp. z o.o.

wybinięto
dnia 24-02-2016

Wojciech Saługa
Marszałek Województwa Śląskiego
Ligonia 46
40-037 Katowice

2016-14548



Dotyczy: Spójność kolejowa regionu

Szanowny Panie Marszałku,

W kontekście dbałości o jak najlepsze skomunikowanie Subregionu Zachodniego zwracam się z prośbą o analizę zakresu planowanych do podjęcia robót inwestycyjnych w ramach rewitalizacji linii kolejowej nr 140 Katowice Ligota – Nędza. Przedmiotowa linia odgrywa kluczowe znaczenie dla miasta Rybnika i całego Subregionu Zachodniego, toteż zapewnienie odpowiednich warunków w zakresie możliwych do osiągnięcia przez pociągi prędkości oraz odpowiedniej przepustowości szlaków i posterunków ruchu jest warunkiem atrakcyjności połączenia kolejowego z Rybnika do Katowic. Nadmieniam ponadto, że Rybnik jest jedynym ośrodkiem subregionalnym w województwie śląskim, dla którego połączenie ze stolicą województwa odbywa się z wykorzystaniem linii jednotorowej, w tym większym stopniu poprawa obecnego stanu rzeczy stanowić będzie wyraz dbałości o spójność transportową całego województwa.

Niniejsze wystąpienie jest motywowane zdarzeniami, jakie wystąpiły w Republice Czeskiej, gdzie 10 lutego br. spłonęło w pożarze centrum sterowania ruchem kolejowym w Bohuminie. Przedmiotowe zdarzenie spowodowało kierowanie pociągów EIC 102, EIC 104, EIC 130 oraz odpowiednio pociągów zwrotnych EIC 103, EIC 105 i EIC 131 trasą okrężną, właśnie z wykorzystaniem fragmentu linii nr 140 na odcinku Katowice Ligota – Rybnik Towarowy. Konieczność zorganizowania ponadplanowych jazd pociągów po jednotorowej linii z Katowic do Rybnika powoduje występowanie opóźnień pociągów lokalnych, korzystających z pociągów w codziennych dojazdach do pracy i szkół. Są to w dużej mierze osoby o ściśle zdeterminowanych czasowo potrzebach przewozowych, toteż wszelkie spóźnienia rzutują bardzo silnie na postrzeganą jakość usług kolejowych. Szczególnie negatywnie na wizerunku kolei odbija się brak poczucia pewności realizacji określonego rozkładu jazdy – nawet wydłużenie czasu podróży nie wpływa tak negatywnie, jak poczucie przypadkowości w kursowaniu pociągów.

Linia kolejowa nr 140 Katowice Ligota – Nędza jest w większości jednotorowa – wyjątkiem w tym zakresie są odcinki Leszczyny – Rybnik Towarowy oraz Sumina – Nędza. Na kluczowych odcinkach trasy ruch jest jednotorowy z mijankami dla krzyżowania pociągów. Sposób organizacji ruchu sprawia, że pojawia się problem opóźnień wtórnych – jeden

opóźniony pociąg, przybywając do miejsca krzyżowania z opóźnieniem, powoduje, że pociąg zwrotny także nabiera opóźnienia. Pociąg ten, przybywając z opóźnieniem do kolejnego punktu krzyżowania, generuje opóźnienie kolejnego pociągu. Taki efekt kaskady następuje właśnie z racji ograniczeń ruchowych, a jego dojmującą cechą jest duża nieprzewidywalność, podkopująca pozycję konkurencyjną transportu kolejowego.

Niezależnie od obecnej sytuacji, będącej wynikiem siły wyższej, utrudnienia związane z prowadzeniem ruchu po linii jednotorowej są widoczne także w odniesieniu do normalnego kursowania pociągów. Koronnym tego przykładem jest pociąg 44239, odj. Katowice 6:13, przyj. Chałupki 8:07. W związku z koniecznością przepuszczania pociągów jadących z kierunku przeciwnego, czas jazdy tego pociągu na odcinku między Katowicami a Rybnikiem jest wydłużony o około 25 % (względem innych pociągów na tym odcinku). Wydłużone postoje występują w aż trzech punktach trasy, tj. w Mikołowie (6 minut), w Orzeszu (7 minut) oraz w Orzeszu Jaśkowicach (6 minut). Zasadne jest podjęcie działań eliminujących tego rodzaju uciążliwości poprzez sukcesywne zwiększanie przepustowości linii kolejowych.

Mając na uwadze dotychczas poczynione inwestycje w zakresie transportu kolejowego, obejmujące zarówno tabor (nowe jednostki elektryczne, zakupione z współudziałem finansowym funduszy unijnych), jak i infrastrukturę kolejową (np. rewitalizacja odcinka Rybnik – Wodzisław Śląski – Chałupki), należy kontynuować równowagę poszczególnych gałęzi transportu. W tym zakresie ujęcie w Kontrakcie Terytorialnym dla Województwa Śląskiego wyłącznie odcinka Rybnik Towarowy – Sumina jest dalece niewystarczające dla poprawy warunków podróżowania pociągami, a tym samym zapewnienia spójności wewnętrznej regionu.

Wskazując, jak bardzo duże znaczenie dla ruchu kolejowego ma odcinek linii kolejowej 140 pomiędzy Katowicami Ligotą a Rybnikiem oraz dostrzegając ograniczenia wynikające z uwarunkowań technicznych, takich jak przebieg jednotorowy na większej części trasy, długi jednotorowy szlak Mikołów – Orzesze, uwarunkowania ruchowe stacji Czerwionka (brak możliwości realizacji jednoczesnego przyjmowania pociągów z przeciwnych kierunków) uważam, że objęcie go pracami inwestycyjnymi oznaczać będzie nie tylko poprawę warunków mobilności dla rybniczian i mieszkańców Subregionu Zachodniego, ale wpłynie także pozytywnie na spójność sieci kolejowej w całym województwie. Z tego też względu w mojej ocenie zasadne jest przede wszystkim doprowadzenie do odbudowy mijanki Łaziska Górne Brada. Wprowadzenie możliwości krzyżowania pociągów w tym miejscu wyeliminowałoby trudności związane z długością jednotorowego szlaku Mikołów – Orzesze (odcinek krytyczny dla planowania i prowadzenia ruchu kolejowego). Mając na uwadze, że mijanka w tym miejscu już funkcjonowała i została rozebrana, nie zachodzi konieczność wykupu gruntów – zabudowa dwóch rozjazdów i dodatkowego toru wykorzystuje pozostałe starotorze, co sprawia, że inwestycja jest względnie łatwa do przeprowadzenia.

Równocześnie zasadne jest rozważenie przeprowadzenia kompleksowej modernizacji układów sterowania ruchem pociągów, co wiązałoby się z automatyzacją i ograniczeniem kosztów osobowych po stronie zarządcy infrastruktury oraz zwiększeniem niezawodności kolei. Przykładowy LCS w Orzeszu mógłby sterować urządzeniami na poszczególnych stacjach i mijankach na całej trasie: Mikołów Jamna, Mikołów, Łaziska Górne Brada (do odbudowy), Orzesze, Orzesze Jaśkowice i Czerwionka. Docelowo dążyć należy do wydłużania odcinków dwutorowych, w szczególności tam, gdzie nie wiąże się to z dużymi nakładami inwestycyjnymi (dostępność terenu, brak przeszkód terenowych).

Równocześnie odnosząc się do odcinka linii kolejowej nr 140 przebiegającego na południowy zachód od Rybnika, zatem w części ujętej w Kontrakcie Regionalnym dla

Województwa Śląskiego, chciałbym zwrócić uwagę na zasadność podjęcia pilnych działań dla zapobieżenia dalszej degradacji tego odcinka. Utrzymanie bezpośrednich relacji z Katowic do Raciborza, które równocześnie spełniałyby dwa warunki konkurencyjności transportu kolejowego, tj.:

- brak wydłużenia czasu jazdy związanego z przepuszczaniem pociągów z kierunku przeciwnego,
- zachowanie wielokierunkowych skomunikowań w węźle rybnickim,

jest możliwe wyłącznie w sytuacji kompleksowego spojrzenia na linię 140 jako funkcjonalną całość. Perturbacje ruchowe odcinka Katowice Ligota – Leszczyny i odcinka Rybnik Towarowy – Sumina są wzajemnie powiązane. Dlatego też takie działania, jak zabudowa rozjazdów o większym promieniu łuku, pozwalających na jazdę z wyższą prędkością na kierunek zwrotny, w stacji Rybnik Niewiadom. Obecnie krzyżowanie pociągów w Rybniku Niewiadomiu oznacza straty czasowe, co przekłada się na powstawanie opóźnień wtórnych na całej linii Katowice – Racibórz. Równocześnie możliwe jest lepsze zaaranżowanie przestrzeni stacyjnej poprzez przeniesienie peronu drugiego z międzytorza na południową stronę toru drugiego. Umożliwi to utworzenie funkcjonalnego centrum przesiadkowego typu P+R i B+R, umożliwiającego mieszkańcom Os. Morcinka wsiadanie do pociągów w kierunku centrum miasta oraz Katowic bez konieczności przekraczania torów. Tym samym poprawie uległoby też bezpieczeństwo ruchu kolejowego.

Ponadto pragnę podkreślić, że trudności związane z planowaniem i prowadzeniem ruchu na linii jednotorowej nakazują zwrócić szczególną uwagę na utrzymywanie parametrów linii kolejowych przez zarządcę infrastruktury. Zgodnie z art. 29 ust. 3a ustawy z dnia 23 marca 2003 roku o transporcie kolejowym (tekst jednolity Dz. U. 2015 poz. 1297 z późn. zm.) zarządca infrastruktury zobowiązany jest do utrzymywania standardów infrastruktury udostępnianej na potrzeby realizacji usług przewozowych o charakterze użyteczności publicznej, w szczególności w zakresie przepustowości linii. Mając na uwadze tworzenie korzystnej oferty rozkładowej oraz sprawne prowadzenie ruchu kolejowego zasadne jest prowadzenie bieżącego nadzoru nad stanem i planem utrzymania linii kolejowych, na których prowadzone są zlecane przez Państwa przewozy.

Niniejsze wystąpienie jest związane z podjęciem przez tutejszy samorząd szeregu inicjatyw związanych z promowaniem zrównoważonego rozwoju systemu transportowego, w tym planami rozwoju parkingów buforowych. Jednak aby lokalne działania odniosły pożądany skutek, konieczne jest zagwarantowanie sprawności funkcjonowania kręgosłupa transportowego regionu, jakim jest kolej, w dłuższym okresie. Wierzę, że wystąpienie to spotka się ze zrozumieniem i zostanie przyjęte w duchu troski o rozwój ekologicznego, przyjaznego pasażerowi transportu publicznego, a działania podjęte na szczeblu regionu zapewnią dobrą dostępność transportową Katowic z południowo-zachodniej części województwa.

PREZYDENT MIASTA

Piotr Kurczak

Do wiadomości:

- Koleje Śląskie sp. z o.o., ul. Wita Stwosza 7, 40-040 Katowice