



Wodzisław Śl., 2019-01-31

Towarzystwo Entuzjastów Kolei
ul. Młodzieżowa 300 K, 44-373 Wodzisław Śl.
NIP: 647-256-87-39 REGON: 243508049
KRS: 0000497319
tek@wb.pl http://tek.wb.pl

LIST OTWARTY WS. PRZYWRÓCENIA KOLEI DO JASTRZĘBIA-ZDROJU

Szanowni Państwo,

Program Uzupelniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej (Kolej+), przewiduje przywrócenie kolejowego połączenia Jastrzębia-Zdroju z Katowicami poprzez budowę lub odtworzenie odcinka **Wodzisław Śląski – Jastrzębie-Zdrój**. Towarzystwo Entuzjastów Kolei zdecydowanie popiera ten pomysł, gdyż jego zrealizowanie nie tylko zapewni atrakcyjne czasowo i zarazem nie wymagające dodatkowej przepustowości połączenie Jastrzębia-Zdroju z Katowicami, ale również przywróci spójność sieci kolejowej subregionu zachodniego województwa śląskiego [1].

Wielokrotnie zwracaliśmy uwagę, że docelowo niezbędne jest odtworzenie całego ciągu Wodzisław Śląski – Jastrzębie-Zdrój – Pawłowice Śląskie, tak by miasto Jastrzębie-Zdrój nie było końcowym punktem ślepo zakończonej linii, ale częścią sieci kolejowej, podobne jest również stanowisko zainteresowanych przewoźników zarówno pasażerskich, jak i towarowych [2]. Niemniej z uwagi na czynne szkody górnicze [3] aktualnie występujące w obszarze między Jastrzębiem i Pawłowicami celowe jest rozważenie realizacji odcinka Jastrzębie Górne – Pawłowice Śl. w późniejszym terminie, i nie powinien być on rozpatrywany jako preferowany (**a tym bardziej jako jedyny**) wariant połączenia Jastrzębia z Katowicami. Przede wszystkim jednak podkreślamy, że oba odcinki powinny być traktowane jako **komplementarne** części jednej linii kolejowej, która powinna być elementem sieci, a nie służyć wyłącznie jako kolejka dojazdowa dla Jastrzębia-Zdroju.

Z niejasnych powodów władze samorządowe miasta Jastrzębia-Zdroju oraz województwa śląskiego minionych kadencji forsowały odtworzenie wyłącznie odcinka Jastrzębie – Pawłowice Śląskie z definitywnym zamknięciem się na pozostałe kierunki [4] i/lub nieracjonalne [5] połączenie Jastrzębia z Rybnikiem, ale z pominięciem Wodzisławia; w odniesieniu do odcinka Wodzisław Śl. – Jastrzębie-Zdrój wskazując w sposób nieobiektywny różne trudności jako rzekomo niemożliwe do pokonania przeszkody, przy czym do zwiększenia skali tych trudności ich działania walenie się przyczyniły [6].

Z narastającym niepokojem obserwujemy ostatnie działania obecnego zarządu województwa śląskiego, który zamiast oczekiwanego wsparcia połączenia zaprezentowanego w rządowym programie Kolej+, [skłania się](#) ku rozwiązaniom forsowanym przez samorządowców Jastrzębia-Zdroju. Pomijanie we wszelkich rozmowach i nieuwzględnianie stanowiska zarówno przedstawicieli zainteresowanych środowisk, jak i samorządów z obszaru Wodzisławia Śląskiego, Mszany, Godowa i powiatu wodzisławskiego świadczy o podtrzymywaniu niezrozumiałego oporu wobec odbudowy odcinka Wodzisław Śląski – Jastrzębie-Zdrój.

Do dnia dzisiejszego **nikt nie przedstawił** rzeczowych i merytorycznych argumentów przeciwko odbudowie odcinka Wodzisław Śląski – Jastrzębie-Zdrój, gdyż za takowe nie można uznać wynajdywania (a w pewnym zakresie również stwarzania) przeszkód rzekomo mających uniemożliwić to przedsięwzięcie.

**Komu zależy na tym, aby do odbudowy tego połączenia nie doszło?
Komu ta linia przeszkadza?**

/---pa---/
Prezes TEK

[1] ZALETY ODCINKA WODZISŁAW ŚL. – JASTRZĘBIE ZDRÓJ

1. Atrakcyjny czas przejazdu Jastrzębie-Zdrój – Katowice

Wstępna analiza przeprowadzona przez TEK wykazała, że czas przejazdu pociągu pasażerskiego Jastrzębie Zdrój – Katowice przez Wodzisław Śl. wyniósłby **1:18** (w przypadku odbudowy linii 159 w starym śladzie, przez Godów) lub **1:10** (w przypadku budowy linii w śladzie dawnej linii przemysłowej 875, przez Wodzisław-Wilchwy). Dla porównania, czas przejazdu pociągu tej samej relacji przez Pawłowice Śl. wyniósłby **1:12**.

2. Brak wymogu dodatkowej przepustowości.

Uruchomienie pociągów pasażerskich relacji Jastrzębie-Zdrój – Katowice przez Pawłowice Śl. wymagałoby rezerwacji dodatkowych slotów na znacznie obciążonym, w części jednotorowym odcinku Orzesze – Katowice i konieczności budowy drugiego toru lub redukcji liczby pociągów na liniach S7/S71 Katowice – Racibórz/Bogumin. W związku z tym należy się spodziewać, że większość połączeń Jastrzębie-Zdrój – Katowice wymagałaby przesiadki w stacji Orzesze.

Natomiast uruchomienie pociągów przez Wodzisław Śl. dodatkowej przepustowości nie wymaga, przy czym w szczególności do Jastrzębia mogą być wydłużone pociągi obecnie rozpoczynające/kończące bieg w stacji Wodzisław Śląski – w aktualnym rozkładzie jest to 6 par połączeń.

3. Spójność Subregionu Zachodniego

Odtworzenie połączenia Wodzisław Śl. – Jastrzębie-Zdrój przywróci ciągłość i spójność sieci kolejowej na terenie subregionu (którego częścią jest również Jastrzębie-Zdrój) oraz umożliwi wydłużenie do tego miasta pociągów SKM Rybnik – Wodzisław Śl., tworząc w ten sposób komunikacyjny kręgosłup subregionu z atrakcyjną siatką połączeń.

4. Uniwersalność

Poza przewozami pasażerskimi linia może z powodzeniem służyć do przewozów towarowych, zapewniając efektywne połączenie z siecią kolejową m.in. zakładów Jastrzębskiej Spółki Węglowej, niezależne od linii przemysłowych.

5. Brak szkód górniczych

Na obszarze pomiędzy Wodzisławiem i Jastrzębiem prowadzona była intensywna działalność górnicza, obecnie jednak, wbrew rozpowszechnionemu pogładowi, szkody górnicze już nie występują.

<http://mapa.um.jastrzebie.pl/mapa.html> - pionowe przemieszczenia terenu

[2] ODTWORZENIE KOLEI WODZISŁAW ŚL. – JASTRĘBIE-ZDRÓJ – PAWŁOWICE ŚL.

Pisma TEK:

[http://tek.cba.pl/2013-11-08_tek-umws\(k\).pdf](http://tek.cba.pl/2013-11-08_tek-umws(k).pdf)

[http://tek.cba.pl/2014-09-04_tek_czt\(st\).pdf](http://tek.cba.pl/2014-09-04_tek_czt(st).pdf)

http://tek.cba.pl/2017-03-23_tek-siz.pdf

http://tek.cba.pl/2017-06-08_tek-siz.pdf

http://tek.cba.pl/2017-11-17_tek-ki.pdf

http://tek.cba.pl/2018-01-23_tek-mi.pdf

Stanowisko przewoźników kolejowych:

"Gotowe uczestniczyć w tym projekcie są m.in. spółki PKP: [Inter]City i Cargo. Ich warunkiem jest, aby nasze miasto nie było stacją końcową, lecz elementem szerszej sieci połączeń."

http://naszejastrzebie.pl/images/gazety_pdf/32_nasze_jastrzebie_02_2018.pdf str. 3

[3] SZKODY GÓRNICZE NA ODCINKU JASTRĘBIE G. – PAWŁOWICE ŚL.

suma osiadań wrzesień 2015 – listopad 2018



opr. TEK na podst.:

<http://mapa.um.jastrzebie.pl/mapa.html> - pionowe przemieszczenia terenu

<http://openrailwaymap.org>

[4] DZIAŁANIA JASTRZĘBIA-ZDROJU

Wszelka działalność władz miasta Jastrzębia-Zdroju w zakresie przywrócenia kolei ogranicza się do uzyskania połączenia z Katowicami, przy z góry narzuconym ograniczeniu rozważań do odbudowy linii kolejowej tylko w kierunku Pawłowic Śląskich oraz forsowaniu koncepcji podziemnej, ślepo zakończonej stacji pod Rondem Centralnym, z zamknięciem się na pozostałe kierunki, w tym również na zachodnią część miasta (dzielnica Zdrój).

<http://rynek-kolejowy.pl/wiadomosci/wiceprezydent-jastrzebiazdroju-istnieje-potrzeba-kolei-ale-pod-konkretnymi-warunkami-80890.html>

<http://rynek-kolejowy.pl/wiadomosci/jastrzebiezdroj-dlaczego-kolej-tylko-do-dworca-gornego-80895.html>

Po liście otwartym TEK miasto stwierdza, że uwzględni w zamawianej analizie jako wariant odtworzenie linii kolejowej do stacji Jastrzębie-Zdrój (jednak preferowanym pozostaje wariant ze stacją pod Rondem Centralnym) stwierdzając jednocześnie, że dalsze odtworzenie w kierunku Wodzisławia Śląskiego jest niemożliwe.

http://tek.cba.pl/2017-03-23_tek-sjz.pdf

http://tek.cba.pl/2017-04-07_sjz_tek.pdf

[5] JASTRZĘBIE (JAS-MOS) - RYBNIK

Koncepcja zakłada wykorzystanie linii przemysłowych łączących kopalnie do utworzenia połączenia Jastrzębie – Rybnik. Linie te są niezelektryfikowane i nieprzystosowane do ruchu pasażerskiego, a ich geometria, typowa dla linii towarowych, nie pozwala na znaczące podwyższenie prędkości nawet w razie rewitalizacji.

Stacja końcowa powstałaby na peryferiach Jastrzębia-Zdroju (KWK Jas-Mos), konieczne byłoby również wybudowanie łącznicy omijającej stację Rybnik Towarowy, między KWK Chwałowice a stacją Rybnik.

<https://dziennikzachodni.pl/jastrzebiezdroj-pociag-do-rybnika-musi-kursowac-przez-centrum/ar/383212>

Linie należą do dwóch różnych zarządców innych niż PKP PLK, co niewątpliwie wiązałoby się również z problemami natury organizacyjno-prawnej.

<http://www.jsk.pl/oferta/udostepnienie-linii-kolejowych>

http://www.infrasilesia.pl/udostepnianie_infrastruktury.html

Czas przejazdu w relacji KWK Jas-Mos – Rybnik wyniósłby 0:29, dla porównania czas przejazdu na trasie Jastrzębie-Zdrój – Wodzisław - Rybnik może wynosić 0:31 lub 0:23 - zależnie od wariantu odtworzenia odcinka Wodzisław Śl. – Jastrzębie-Zdrój.

Trudno również zakładać, iż wskazywane korzyści w postaci obsługi dwóch dzielnic Rybnika, które dotąd nie posiadały pasażerskiej komunikacji kolejowej zrównoważą straty wynikłe z pominięcia Wodzisławia i istotnej części powiatu wodzisławskiego.

[6] ARGUMENTY JASTRZĘBIA-ZDROJU PRZECIWKO LINII DO WODZISŁAWIA

Argumenty przeciwko odtworzeniu linii do Wodzisławia Śląskiego to m. in. trwająca budowa ścieżek rowerowych w śladzie linii 159 i rozebrane wiadukty.

http://tek.cba.pl/2017-04-07_sjz_tek.pdf

Jednak problem ścieżek rowerowych nie zaistniałby, gdyby nie zaangażowanie samorządów:

<https://bip.jastrzebie.pl/przetarg/56972/zelazny-szlak-rowerowy-budowa-sciezek-rowerowych-w-jastrzebiu-zdroju-w-ramach-projektu-rowerem-po-zelaznym-szlaku-etap-iii-c>

<https://jastrzebieonline.pl/news,12790,bedzie-kontynuacja-zelaznego-szlaku-rowerowego.html>

<http://godow.bip.net.pl/?a=16014>

Również rozbiórki wiaduktów odbywały się najczęściej wskutek ich zabiegów:

<https://www.nowiny.pl/wodzislaw/113979-rusza-rozbiorka-wiaduktu-kolejowego-na-moszczenska-w-mszanie.html>

<https://www.nowiny.pl/duzy-kaliber/130154-jak-zlodziej-wiaduktu-chcial-nabrac-straz-i-policje.html>

<https://jastrzebieonline.pl/news,11699,trwa-rozbiorka-wiaduktu-przy-ul-nepomucena-.html>

<https://jastrzebieonline.pl/news,11370,dzisiaj-rusza-rozbiorka-wiaduktu-na-ulicy-witczaka-.html>

Koncepcję TEK zakładającą wykorzystanie części śladu dawnej linii przemysłowej zamiast zajętej przez ścieżkę rowerową linii 159 miasto również kwituje stwierdzeniem, że nie jest to możliwe, dodając, że takie odtworzenie wiązałoby się z zaprojektowaniem linii kolejowej na nowo.

http://tek.cba.pl/2017-04-07_sjz_tek.pdf