

## **Oświadczenie złożone przez senatora Andrzeja Dziubę na 6. posiedzeniu Senatu w dniu 15 lutego 2024 r.**

Oświadczenie skierowane do ministra infrastruktury Dariusza Klimczaka

Z uwagi na sfinalizowanie przez PKP PLK SA prac nad opracowaniem dokumentacji projektowo-budowlanej dla zadania „Rewitalizacja linii kolejowych nr 140/169/179/885/138 połączenia: Orzesze Jaśkowice – Tychy – Baraniec – KWK Piast – Nowy Bieruń – Oświęcim” oraz rozliczeniem projektu mającego na celu opracowanie tejże dokumentacji w ramach dofinansowania z Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Śląskiego na lata 2014–2020 proszę o podjęcie działań mających na celu pozyskanie i zabezpieczenie środków na realizację tego zadania oraz przeniesienie przedmiotowego projektu na listę podstawową. Przedstawiona poniżej argumentacja jednoznacznie wskazuje, że projekt ten jest kluczowy w kontekście zrównoważonego rozwoju tej części województwa śląskiego wraz z połączeniem jej z województwem małopolskim.

Oto argumenty przemawiające za potrzebą realizacji przedsięwzięcia „Rewitalizacja linii kolejowych nr 140/169/179/885/138 połączenia: Orzesze Jaśkowice – Tychy – Baraniec – KWK Piast – Nowy Bieruń – Oświęcim”.

1. Na zadanie projektowe „Rewitalizacja linii kolejowych nr 140/169/179/885/138 połączenia: Orzesze Jaśkowice – Tychy – Baraniec – KWK Piast – Nowy Bieruń – Oświęcim” PKP Polskie Linie Kolejowe SA otrzymały w ramach Osi Priorytetowej VI „Transport” RPO WSL 2014–2020 dofinansowanie unijne w wysokości 11 milionów 281 tysięcy 425,77 zł w sytuacji, gdy całkowita wartość projektu to 16 milionów 632 tysiące 386,73 zł. W kontekście współfinansowania tego zadania projektowego ze środków publicznych zapisy Umowy Partnerstwa dla Realizacji Polityki Spójności 2021–2027 w Polsce z 30 czerwca 2022 r. stanowią jasno: „W przypadku projektów przygotowawczych dotyczących infrastruktury kolejowej (dokumentacja projektowa) zrealizowanych w okresie 2014–2020 ich kontynuacja w fazie inwestycyjnej będzie zapewniona w ramach środków krajowych lub unijnych na poziomie krajowym lub regionalnym”. Zatem obowiązkiem zarówno spółki kolejowej, jak i państwa członkowskiego jest, w związku z zapisami umowy partnerstwa, kontynuowanie zadania od strony inwestycyjnej. Brak działań to zmarnotrawienie otrzymanej dotacji unijnej – przecież wiele miesięcy trwało, aby Komisja Europejska wyraziła zgodę na współfinansowanie ze środków wspólnotowych w ramach RPO WSL 2014–2020 zadania polegającego na przygotowaniu dokumentacji projektowo-budowlanej z uzyskaniem niezbędnych zezwoleń na realizację inwestycji; warunkiem przyznania wielomilionowej pomocy finansowej na dokumentację było konsekwentne dążenie do realizacji zadania inwestycyjnego na podstawie przygotowanej dokumentacji.

2. Zadanie ujęte zostało w Krajowym Programie Kolejowym do 2030 roku (z perspektywą do 2032 roku). Wskazano je w załączniku nr 8 „Lista projektów regionalnych 2021–2027” (nr KPK7.127) jako zadanie na liście rezerwowej, wskazując jednocześnie, iż jest to projekt częściowo w obrębie inwestycji towarzyszącej CPK.

3. Zadanie, ze względu na swoją istotność dla rozwoju regionu, zostało wskazane w Regionalnym Planie Transportowym dla Województwa Śląskiego, przyjętym uchwałą zarządu województwa śląskiego nr 209/484/VI/2024 z dnia 30 stycznia 2024 r. Znajduje się w załączniku nr 4 „Wykaz inwestycji szczebla krajowego ujętych w dokumentach strategicznych” w tabeli nr 1 (poz. KK37) wskazującej inwestycje zaplanowane do realizacji z poziomu krajowego ujęte w dokumentach strategicznych lub wdrożeniowych.

4. Zadanie ujęte w dokumencie „Dobra Mobilność 30/50 – Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla obszaru Związku Gmin i Powiatów Subregionu Centralnego Województwa Śląskiego”. Został on przyjęty uchwałą zarządu Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii nr 368/2023 w dniu 5 grudnia 2023 r. W opracowaniu tym wskazano zakładany do rewitalizacji odcinek kolejowy Orzesze Jaśkowice – Oświęcim jako korytarz południowo-wschodni będący uzupełnieniem korytarza głównego południowego relacji Katowice – Czechowice-Dziedzice – Bielsko-Biała.

5. Zadanie ma stanowić kontynuację inwestycji polegającej na zwiększeniu zdolności przepustowej linii kolejowej nr 140 na odcinku Katowice Ligota – Orzesze Jaśkowice poprzez budowę drugiego toru i dodatkowych przystanków osobowych, co będzie finansowane z Programu Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej – Kolej+ do 2028 roku z zagwarantowanym udziałem finansowym

województwa śląskiego ujętym w Wieloletniej Prognozie Finansowej na lata 2022–2030.

6. Kwotą 250 000,02 zł, przeznaczoną na częściowe sfinansowanie dokumentacji przedprojektowej, spółkę kolejową wsparło 6 miast i gmin: Tychy, Bieruń, Łaziska Górne, Orzesze, Wyry (województwo śląskie) i Oświęcim (województwo małopolskie). Gminy, wspierając finansowo zadanie, zakładały, iż przekazywane środki publiczne przeznaczone są na zaprojektowanie zadania, które jest szansą na rozwój regionu i rozwiązywać ma problemy transportowe, dlatego decyzję taką podjęły bez wahania, podejmując się partycypacji finansowej oraz wsparcia merytorycznego na etapie opracowywania dokumentacji projektowo-budowlanej.

7. Nowo powstała infrastruktura miałaby skomunikować szybkim połączeniem kolejowym Tychy z Krakowem. Po stronie małopolskiej ukończono rewitalizację odcinka kolejowego Trzebinia – Kraków, odcinka Oświęcim – Trzebinia oraz odcinka Oświęcim – Czechowice-Dziedzice. Działania te pozwoliły na uruchomienie Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej na odcinku Oświęcim – Kraków.

8. Miasta, w ramach projektowanego przedsięwzięcia, rozsądnie zaproponowały lokalizację na swoim terenie nowych przystanków, wskazując ich usytuowanie albo w najbliższym sąsiedztwie dużych zakładów pracy (Danone, kopalnia „Piast-Ziemowit”, Ruch „Piast”, Johnson Controls), albo w najbliższym sąsiedztwie planowanych dużych osiedli mieszkaniowych (Tychy Miasto), albo w sąsiedztwie planowanego centrum przesiadkowego (Wyry). Takie podejście to zachęta dla pracowników do porzucenia samochodu na rzecz kolei w celu dojazdu do albo powrotu z miejsca pracy. Chodzi tu o tysiące osób pracujących w zakładach pracy zlokalizowanych na terenie Katowickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej, podstrefa tyska, w Tychach i Bieruniu. Na przykładzie samego Bierunia, który jest przecież miastem kilkukrotnie mniejszym niż sąsiednie Tychy z dynamicznie funkcjonującą specjalną strefą ekonomiczną, widać, że w takie połączenie warto zainwestować: na terenie tej niedużej miejscowości prężnie rozwijają się obszary inwestycyjne KSSE oraz tereny przyległe. Swoje inwestycje zrealizowały: Hager Production Poland Sp. z o.o., SPM Poland, MLP i Lear Corporation, a swoje inwestycje realizują lub planują: Tenglong Polska Sp. z o.o., Okręgowa Spółdzielnia Mleczarska „Bieruń” i KSSE, która udostępnia kolejne 4 ha dla zainteresowanych inwestorów. Aktualnie w funkcjonujących zakładach pracuje ok. 1 tysiąca 500 pracowników. Dodatkowo trwają prace nad uruchomieniem 3 kompleksów inwestycyjnych o powierzchniach 5, 10 i 30 ha wzdłuż drogi krajowej DK44. W sąsiedztwie ul. Oświęcimskiej w Bieruniu (na granicy z miastem Tychy) swoją 3-etapową inwestycję zrealizowało Panattoni Europe. Na terenie tego parku inwestycyjnego ulokowanych jest i zostanie ulokowanych kilkanaście firm tworzących finalnie kolejne 1 tysiąc miejsc pracy. Do tego dochodzi kopalnia „Piast-Ziemowit”: w samym Ruchu „Piast” zatrudnionych jest ponad 4 tysiące 650 pracowników, z czego tylko ok. 800 to bierunianie; reszta kadry pracowniczej zmuszona jest, dojeżdżając do pracy, korzystać z transportu własnego (samochód) lub szczytkowej obecnie komunikacji pracowniczej (autobusy).

9. Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia pracuje koncepcyjnie nad połączeniem kolejowym podstrefy tyskiej z podstrefą gliwicką Katowickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej. Zrewitalizowana linia kolejowa Orzesze Jaśkowice – Oświęcim stanowiłaby stały fragment tego połączenia, umożliwiając szybki dojazd do pracy w podstrefie gliwickiej pracownikom z Tychów, Bierunia i Małopolski.

10. Nowo powstałe połączenie kolejowe ma doprowadzić do odciążenia dróg poprzez dowóz pracowników do zakładów pracy taborem kolejowym. Obecne natężenie ruchu na drogach, które stanowią główne osie komunikacyjne miast (drogi krajowe, wojewódzkie), jest tak wysokie, że w godzinach szczytu praktycznie dochodzi do trwałego, kilkugodzinnego korkowania głównych arterii miast. Bazując na danych cyklicznego Generalnego Pomiaru Ruchu (realizowany jest co 5 lat) przeprowadzonego w latach 2020–2021 przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad oraz Zarząd Dróg Wojewódzkich w Katowicach, można zauważyć drastyczny wzrost liczby pojazdów na drogach krajowych i wojewódzkich w regionie. Np. na DK44 na odcinku Tychy – Bieruń – granica województwa (Oświęcim) według danych z 2015 r. było 17 tysięcy pojazdów na dobę, a w 2021 r. – już 20 tysięcy pojazdów na dobę. Z kolei od Mysłowic przez Imielin do Bierunia drogą wojewódzką (DW934) w 2015 r. przemieszczało się prawie 15 tysięcy 500 pojazdów na dobę, a w 2021 r. już prawie 18 tysięcy pojazdów na dobę. Jak wysokie to wyniki, widać, gdy się porówna te dane choćby ze średnim wynikiem ogólnopolskim: nieco ponad 11 tysięcy pojazdów na dobę na drogach krajowych, w tym na drogach o znaczeniu międzynarodowym. Należy też spodziewać się dalszego dynamicznego wzrostu tego niekorzystnego zjawiska: w okresie 2016–2021 zarejestrowano wzrost ruchu średnio o 17%, w okresie 2010–2015 – o 14%, a w poprzedniej 5-latce – o 22%. Efekt: zanieczyszczenie środowiska naturalnego (emisja spalin), wydłużony czas dojazdu do i powrotu z miejsc pracy/ nauki, wzrost zagrożeń wypadkami, utrudnione poruszanie się służb ratunkowych, mało atrakcyjna komunikacja publiczna (autobusowa) ze względu na zbyt długie czasy dowozu pasażerów.

11. Planowane połączenie kolejowe skorelowane jest z planami inwestycyjnymi innych instytucji

mającymi na celu minimalizację ruchu kołowego na drogach niższego rzędu. Planowana przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad w Katowicach droga ekspresowa S1 relacji Mysłowice – Bielsko-Biała na terenie Bierunia uwzględnia projektowany tor dla kolejowego połączenia osobowego w projekcie budowy obiektu inżynierskiego, którym poprowadzona zostanie droga ekspresowa S1. Również projektowana przez PKP PLK SA droga technologiczna, komunikująca bramę towarową do załadunku węgla (Ruch „Piaś”), ujmowana jest w planach inwestycyjnych GDDKiA. Wyprowadzany jest tą drogą ruch ciężarowy z kopalni na poziom drogi S1 i docelowo kierowany do węzła Bieruń, co pozwoli zminimalizować ruch ciężarowy w centrach miast. Również KWK „Piaś” dedykuje nowo projektowanemu połączeniu kolejowemu Orzesze Jaśkowice – Oświęcim jeden z torów przebiegających przez teren zakładu górniczego.

12. Na trasie planowanego połączenia miasta albo już oddały do użytkowania centra przesiadkowe (Oświęcim – nowy dworzec kolejowy plus parking wielopoziomowy; Tychy – centrum przesiadkowe z parkingiem wielopoziomowym na stacji Tychy Lodowisko; Bieruń – centrum przesiadkowe na stacji Nowy Bieruń: przebudowany budynek dworca, rowerownia, parkingi, przystanek autobusowy), albo taką infrastrukturę planują wybudować w najbliższym czasie (Wyry).

13. Miasta konsekwentnie rozbudowują na swoim terenie sieć dróg rowerowych, komunikując nią istniejące lub planowane w ramach planowanego połączenia kolejowego przystanki kolejowe, co ma zachęcić do zarzucenia komunikacji samochodowej na rzecz roweru, a w rezultacie skorzystania z kolei, by dojechać do miejsca pracy/ nauki (z wykorzystaniem centrów przesiadkowych lub planowanej przy peronach infrastruktury parkingowej dla rowerów). Swoją rolę odegra tu też wdrażany system roweru metropolitalnego, którego stacje dokujące ulokowane będą często w najbliższym sąsiedztwie przystanków kolejowych.

14. Planowana w ramach rewitalizacji linii kolejowych na odcinku Orzesze Jaśkowice – Oświęcim infrastruktura przystankowa ma spełniać oczekiwania podróżnych w kontekście komfortu podróży: perony będą wyposażone w wiaty przystankowe, mają być oświetlone, monitorowane, wyposażone w systemy dynamicznej informacji pasażerskiej. Ma to być dodatkowa zachęta, by wybierać kolej jako alternatywę dla samochodu.

15. Czas przejazdu pomiędzy kolejnymi przystankami ma zostać skrócony do minimum: infrastrukturę projektuje się pod ruch pociągów osobowych jadących z prędkością do 120 km/h oraz pociągów towarowych jadących z prędkością do 80 km/h. Stanowić to będzie skuteczną zachętę i rzeczywistą alternatywę dla ruchu kołowego (samochody osobowe, przewóz towarowy z wykorzystaniem sieci dróg). Nieekonomiczne (i czasowo, i finansowo) okaże się korzystanie z własnego środka transportu, gdy ma się do dyspozycji zdecydowanie szybsze i komfortowe połączenie kolejowe.

Andrzej Dziuba