



Pan
Andrzej Molin
Radny Sejmiku
Województwa Śląskiego

Dotyczy połączeń kolejowych na Śląsku Cieszyńskim

W odpowiedzi na złożoną interpelację z dnia 07.05.2021 roku, informuję zgodnie z poniższym:

Ad. 1

Spółka Koleje Śląskie, w celu zapewnienia najwyższych standardów usług i bezpieczeństwa podróżnych, szczególnie w okresie trwającej pandemii wprowadziła najnowocześniejsze metody czyszczenia pojazdów. Zwiększenie częstotliwości dezynfekcji parku taborowego, nacisk Spółki na bezpieczeństwo podróżnych przy jednoczesnym zmniejszeniu ich liczby w pociągach przyczyniły się do spadku wpływów finansowych. Skutki pandemii odczuwają wszyscy operatorzy transportu publicznego w Polsce, również Koleje Śląskie. Biorąc pod uwagę efekty obecnej sytuacji w kraju i regionie oraz wzrost kosztów funkcjonowania Spółki – w tym podwyżki cen energii elektrycznej, napraw i utrzymania taboru, niezbędnym krokiem jest modyfikacja dotychczasowej taryfy. To pierwsza kompleksowa zmiana cenników od pięciu lat i pierwsza istotna przebudowa cenników od początku istnienia Kolei Śląskich.

W związku ze zmianą cennika, średnia podwyżka cen biletów Kolei Śląskich wyniosła około 13%.

Nie wszystkie ceny biletów zostały jednak podwyższone. Część z nich została również obniżona. Po modyfikacji taryfy, Koleje Śląskie nadal są jednym z najtańszych przewoźników kolejowych w Polsce, posiadając najbardziej atrakcyjną ofertę cenową.

Odnosząc się do Pana postulatu informuję, że zmiana cen biletów KŚ od 10 maja 2021 r. nie obejmowała wycofania ze sprzedaży oferty specjalnej „Senior 60+”, natomiast wycofano ofertę specjalną „KŚ 26”, która nie miała uzasadnienia dla dalszego jej stosowania. Nie wycofano również ze sprzedaży biletów na przejazdy do Wisły i Cieszyna z oferty specjalnej „Bilety liniowe”, których ceny zostały zaprezentowane w poniższej tabeli.

Rodzaj biletu	ograniczona stacjami	Ceny biletów w 2021 r.		
		do 9-05	od 10-05	zmiana
		brutto (zł)		(%)
liniowe jednorazowe				
Relacja L61	Sosnowiec Główny - Skoczów	12,00	15,50	30
Relacja L62	Sosnowiec Główny – Ustroń Polana	14,00	17,50	25
Relacja L63	Sosnowiec Główny – Wisła Głębce	15,00	18,00 (19,50*)	20*)
Relacja L64	Gliwice – Wisła Głębce	15,00	18,00 (19,50*)	20*)
Relacja L58	Chybie – Cieszyn	5,00	5,00	0

WICEMARSZAŁEK
WOJEWÓDZTWA ŚLĄSKIEGO

Dariusz Starzycki

Urząd Marszałkowski
Województwa Śląskiego
ul. Ligonia 46
40-037 Katowice

TELEFON +48 32 20 78 287

dariusz.starzycki@slaskie.pl
slaskie.pl
powstania.slaskie.pl

Relacja L65	Sosnowiec Główny – Cieszyn	14,00	17,50	25
liniowe miesięczne imienne				
Relacja L61	Sosnowiec Główny - Skoczów	250,00	265,00	6
Relacja L62	Sosnowiec Główny – Ustroń Polana	260,00	295,00	13,5
Relacja L63	Sosnowiec Główny – Wisła Głębcze	260,00	320,00	23
Relacja L64	Gliwice – Wisła Głębcze	260,00	320,00	23
Relacja L58	Chybie – Cieszyn	120,00	130,00	8
Relacja L65	Sosnowiec Główny – Cieszyn	260,00	295,00	13,5

*) Podróżnym w tej relacji oferowany jest bilet sieciowy z oferty specjalnej „10 godzin po sieci” (bez wskazywania konkretnej relacji, ważne 10 godzin) w cenie 18,00 złotych.

Ad.2

Krajowy Plan Odbudowy zakłada zwiększenie konkurencyjności sektora kolejowego m.in. poprzez reformę regulacji i organizacji redukującą obciążenia kosztowe w transporcie kolejowym, wynikające z opłaty za dostęp do infrastruktury ponoszonej przez przewoźników kolejowych.

Zatem dopiero w momencie poznania dokładnych kwot obniżek w dostępie do infrastruktury, powstanie możliwość analizy wygenerowanych oszczędności i oceny jej wpływu na zakres funkcjonowania Spółki Koleje Śląskie.

W tym miejscu pragnę jednak zaznaczyć, że każda zaoszczędzona w ten sposób złotówka, daje możliwość inwestowania w tabor i bazę utrzymaniową Spółki, tj. podstawowe elementy funkcjonowania każdej spółki przewozowej.

Ad.3.

Prace modernizacyjne przeprowadzane na infrastrukturze kolejowej, znajdują się poza obszarem kompetencyjnym Województwa Śląskiego, które pełni funkcję Organizatora wojewódzkich kolejowych przewozów pasażerskich. Prace te leżą natomiast w gestii Ministerstwa Infrastruktury i realizowane są poprzez Zarządcę infrastruktury kolejowej tj. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A, która to spółka posiada wszelkie niezbędne informacje.

Nie mniej jednak, mając na uwadze dotychczasową współpracę zwróciłem się do PKP PLK S.A. z prośbą o udzielenie informacji w zakresie prac, będących w obszarze Pana zainteresowania.

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Centrum Realizacji Inwestycji Region Śląski, poinformowało, że w uzupełnieniu obecnie realizowanego Projektu pn.: „Rewitalizacja linii kolejowych nr 694/157/190/191 Bronów - Bieniowiec - Skoczów - Golezów - Cieszyn/Wisła Głębcze” w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Śląskiego na lata 2014-2020, mającego na celu m.in.: wymianę nawierzchni torowej, przebudowę peronów, odnowienie obiektów inżynierskich, przebudowę przejazdów kolejowo - drogowych oraz przebudowę sieci trakcyjnej na stacjach objętych przebudową układu torowego, podpisano w dniu 16.11.2020 r. umowę na *Wykonanie prac projektowych i robót budowlanych związanych z przebudową sieci trakcyjnej na szlakach pomiędzy stacjami na odcinku Skoczów - Wisła Głębcze dla zadania pn.: „Wykonanie przebudowy sieci trakcyjnej na odcinku podg. Bronów - Wisła Głębcze” w ramach projektu pn.: „Poprawa bezpieczeństwa i likwidacja zagrożeń eksploatacyjnych na sieci kolejowej- Region Śląski”, których nie obejmował swoim zakresem w/w Projekt.*

Kompleksowa przebudowa sieci trakcyjnej na szlakach pomiędzy stacjami na odcinku Skoczów - Wisła Głębcze została podzielona na dwa okresy realizacji, tj.:

- 1) 01.03 - 13.11.2021 r. zostanie przebudowana sieć na szlakach pomiędzy stacjami na odcinku Skoczów - Ustroń,
- 2) 01.03 - 30.06.2022 r. zostanie przebudowana sieć trakcyjna na szlakach pomiędzy stacjami na odcinku Ustroń - Wisła Głębcze.

Ad.4

W piśmie nr KT-OT.0003.7.2021.ZK, KT-OT.KW-OO410/21 z dnia 01 kwietnia 2021 roku informowałem, że wystosowałem pismo do PKP Intercity S.A. z prośbą o rozważenie możliwości uruchomienia pasażerskich połączeń kolejowych łączących północ kraju z Ustroniem i Wisłą po zakończeniu prac

związanych z rewitalizacją linii nr 157/190/191 Bieniowiec – Wisła Głębce/Cieszyn. Otrzymana odpowiedź z PKP Intercity S.A. stanowi załącznik do niniejszego pisma.

Ad.5

Zwiększenie ilości uruchamianych par połączeń musi być poparte odpowiednim finansowaniem nowych przewozów i zabezpieczeniem taboru do ich obsługi. Pragnę przy tym zwrócić uwagę na fakt, że jeżeli nowe połączenia będą uruchomione przez Strumień i Chybie to ilość połączeń na istniejącej już linii S72 (relacji: Rybnik – Żory – Pszczyna - Czechowice-Dziedzice – Bielsko-Biała) nie ulegnie zwiększeniu. Będzie to zupełnie nowa oferta nieprzeznaczona dla mieszkańców Suszca czy Radostowic.

Pragnę przypomnieć, że stanowisko w zakresie realnych możliwości trasowania pociągów przez Chybie-Strumień, było już Panu przedstawione m.in. w następujących korespondencjach: pismo nr KT-OT.0003.7.2021.ZK, KT-OT.KW-OO410/21 z dnia 01 kwietnia 2021 roku oraz pismo nr KT-OT.0003.8.2021.ZK, KT-OT.KW-OO505/21 z dnia 22 kwietnia 2021 roku.

Jak poinformowała spółka Koleje Śląskie, średnia liczba sprzedanych biletów na odcinku Pszczyna – Rybnik – Pszczyna w 2019 r. wyniosła 8 biletów na dobę.

Ad.6

W rozkładzie jazdy 2021/2022 Koleje Śląskie zamierzają uruchomić na linii Cieszyn – Czechowice-Dziedzice 4 pary pociągów w dni wolne od pracy i 5 par połączeń w dni robocze. Część z nich będzie w relacji bezpośredniej do Katowic, inne z uwagi na sytuację zamknięciową (modernizacja węzła kolejowego Czechowice-Dziedzice) będą rozpoczynały i kończyły swój bieg w Czechowicach-Dziedzicach i dalej umożliwią dogodne przesiadki zarówno w kierunku Katowic, jak i Bielska-Białej i Żywca.

Ad.7

Współpraca pomiędzy Województwem Śląskim a Krajem Morawsko-Śląskim ma długoletnią tradycję, a jej podstawą jest Porozumienie o współpracy pomiędzy Województwem Śląskim (Rzeczpospolita Polska) i Krajem Morawsko-Śląskim (Republika Czeska), podpisane 21 listopada 2001 r. Obecnie planowane jest podpisanie nowej wersji porozumienia, uwzględniającej rozwój kontaktów. Współpraca jest realizowana nie tylko w układzie bilateralnym, ale i trójstronnym z Samorządowym Krajem Żylińskim (Słowacja) w ramach powołanego w 2013 r. stowarzyszenia Europejskie Ugrupowanie Współpracy Terytorialnej TRITIA.

Materia zagadnienia poruszanego w Pana postulatcie jest wielowątkowa i uzależniona od wielu czynników zewnętrznych. Niemniej jednak przekazuję informacje zarówno w zakresie programów transgranicznych, jak i w zakresie programu regionalnego, który dopuszcza finansowanie projektów transgranicznych. Należy jednak podkreślić, że na obecną chwilę wszystkie programy operacyjne są w fazie przygotowań w oparciu o założenia kierunkowe, jakie wynikają z dokumentów unijnych oraz przygotowywanych dokumentów krajowych. To oznacza, że podane poniżej informacje nie są ostateczne i do końca wiążące, będzie to możliwe dopiero po przyjęciu programów w ostatecznym kształcie.

Na chwilę obecną projekt Programu Współpracy Transgranicznej Czechy-Polska 2021-2027, w ramach priorytetu Transport, przewiduje możliwość finansowania następujących rodzajów działań:

- modernizacja/rewitalizacja transgranicznych linii kolejowych,
- transgraniczna homologacja/certyfikacja pojazdów szynowych,
- cyfryzacja w transgranicznym transporcie drogowym i kolejowym.

Natomiast w projekcie regionalnego programu Fundusze Europejskie dla Śląskiego 2021-2027 (FE SL) planuje się zaprogramowanie wsparcia na zakup zeroemisyjnego taboru (elektrycznego lub wodorowego) kolejowego, na rzecz organizowanych przez Samorząd Województwa Śląskiego kolejowych pasażerskich przewozów o charakterze regionalnym, a zgodnie z projektem rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego oraz Funduszu Spójności, w obszarze transportu można będzie wspierać przedsięwzięcia transgraniczne.

Jednak każda inwestycja w obszarze transportu, finansowana środkami unijnymi musi wynikać z Regionalnego Planu Transportowego, który jest przygotowywany na zlecenie Województwa Śląskiego. Realizacja przedsięwzięcia transgranicznego związanego z zakupem taboru kolejowego musi zostać

poparta analizami dokonanymi w ramach tego dokumentu. Obecnie więc nie wyklucza się możliwości realizacji takich przedsięwzięć z FE SL, jednak decyzja o tym musi wynikać z wymaganych dokumentów oraz jest również uzależniona od woli beneficjenta – czyli organizatora transportu publicznego.

Nie mniej jednak na bazie posiadanego doświadczenia, należy pamiętać o kosztownych dopuszczeniach do eksploatacji taboru na terenie Czeskiej Republiki. Koleje Śląskie sondowały już możliwość wydłużenia relacji pociągów kursujących w tej chwili do Bohumina na kierunek Ostrawa. Sam proces generuje jednak milionowe koszty, na które w czasach covid-19 Spółka nie może sobie pozwolić. Połączenia takie musiałyby być finansowo opłacalne, z uwagi na pierwszorzędne potrzeby zapewnienia codziennych dojazdów do pracy i szkoły dla mieszkańców wewnątrz województwa i zabezpieczenia w pierwszej kolejności codziennych potrzeb transportowych w tym obszarze.

WICEMARSZAŁEK
WOJEWÓDZTWA ŚLĄSKIEGO

Dariusz Starzycki

Załącznik:

1. Pismo PKP Intercity S.A. nr BBPP3A-051-026/2021 z dnia 23.04.2021. (wpływ do UM WŚ w dniu 26.04.2021 r.)

Otrzymują: Adresat,
kopia aa