Oświadczenie złożone
przez senatorów
Gabrielę Morawską-Stanecką oraz Andrzeja Dziubę
na 19. posiedzeniu Senatu
w dniu 3 października 2024 r.

Oświadczenie skierowane do ministra infrastruktury Dariusza Klimczaka

Szanowny Panie Ministrze!

Uprzejmie prosimy o udzielenie odpowiedzi na pytanie, kiedy i jakie działania są planowane w związku z realizacją projektu rewitalizacji linii kolejowej nr 140/169/179/885/138 Orzesze Jaśkowice – Tychy – Baraniec – KWK „Piast" – Nowy Bieruń – Oświęcim przez PKP PLK.

Projekt posiada gotową dokumentację (projekt budowlany) z podziałem na 3 odcinki:

— odcinek 1: Orzesze Jaśkowice – Tychy,

— odcinek 2: Tychy – Bieruń Stary,

— odcinek 3: Bieruń Stary – Oświęcim.

Projekt posiada zatwierdzoną dokumentację projektową z października 2023 r., ogłoszenie przetargu planowane było na przyszły rok, a wykonanie prac przewidziano na lata 2026–2029. Szacowana wartość projektu wynosi ok. 900 milionów zł, ze względu na brak zapewnionego finansowania projekt jest obecnie w rezerwie. Ponadto w 2023 r. pozyskano decyzję środowiskową, ze względu na brak zapewnienia środków finansowych nie pozyskano decyzji o ULLK oraz PnB. Planowane zadanie inwestycyjne nie ma obejmować odcinka 3 w zakresie włączenia KWK „Piast" w kierunku Nowego Bierunia.

Według planów projektowych pociągi pojadą po 45 km nowych torów, a rewitalizacja obejmie 17 km sieci trakcyjnej. Linia kolejowa na odcinku Tychy Lodowisko – Nowy Bieruń będzie też zelektryfikowana. Pociągi pojadą szybciej, pasażerskie do 120 km/h, a towarowe do 80 km/h. Dzięki modernizacji 14 przejazdów kolejowo-drogowych zwiększy się poziom bezpieczeństwa w ruchu. W ramach inwestycji wyremontowanych lub przebudowanych zostanie 81 obiektów inżynieryjnych, m.in. most na Wiśle między Nowym Bieruniem a Oświęcimiem. Dzięki temu Tychy i Oświęcim zyskają bezpośrednie połączenie kolejowe z czasem przejazdu wynoszącym ok. 30 minut.

Znaczenie projektu dla lokalnej społeczności.

1. Połączenie kolejowe ma doprowadzić do odciążenia dróg poprzez dowóz pracowników do zakładów pracy taborem kolejowym, co przyczyni się do zmniejszenia kosztów zewnętrznych transportu (kongestia, zanieczyszczenia, wypadki, zysk w postaci oszczędności czasu podróży) Miasta, w ramach projektowanego przedsięwzięcia, rozsądnie zaproponowały lokalizację na swoim terenie nowych przystanków, wskazując ich usytuowanie w najbliższym sąsiedztwie dużych zakładów pracy (Danone, kopalnia „Piast-Ziemowit", Ruch „Piast", Adient Seating Poland), w najbliższym sąsiedztwie planowanych dużych osiedli mieszkaniowych (Tychy Miasto), w sąsiedztwie planowanego centrum przesiadkowego (Wyry). Takie podejście to zachęta dla pracowników do porzucenia samochodu na rzecz kolei w celu dojazdu do i powrotu z miejsca pracy. Chodzi tu o tysiące osób pracujących w zakładach pracy zlokalizowanych na terenie Podstrefy Tyskiej Katowickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej w Tychach i Bieruniu.

2. Połączenie przebiega przez tereny narażone na zalanie podczas zagrożenia powodziowego i dotknięte podtopieniami w czasie powodzi w bieżącym roku, nasyp linii kolejowej może pełnić rolę dodatkowego wału, a w razie konieczności może być drogą ewakuacji mieszkańców.

3. Planowane połączenie dotyczy terenów, na których obecnie mamy do czynienia z niską jakością sygnału sieci komórkowych. Wykorzystanie infrastruktury kolejowej daje szansę na montaż nadajników w pasmach zapewniających pokrycie terenów leżących przy linii, w tym dróg krajowych, wojewódzkich i powiatowych, wysokiej jakości zasięgiem sieci 5G.

4. Nowo powstałe połączenie jest ostatnim brakującym ogniwem w budowie szybkiego połączenia kolejowego relacji Tychy – Kraków. Po stronie małopolskiej ukończono już rewitalizację odcinków Trzebinia – Kraków, Oświęcim – Trzebinia oraz Oświęcim – Czechowice-Dziedzice. Działania te pozwoliły na uruchomienie Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej na odcinku Oświęcim – Kraków. Na trasie planowanego połączenia miasta 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 (Wyry).

5. Połączenie przyczyni się do większej integracji transportowej szczególnie na odcinkach Tychy – Oświęcim, tworząc w ten sposób szybkie połączenia łączące aglomerację krakowską z katowicką.

6. Realizacja inwestycji wpisuje się w europejską politykę Zielonego Ładu, prowadząc do przesunięcia modalnego w transporcie z motoryzacji indywidualnej na rzecz transportu kolejowego i wspierając w ten sposób ekologiczne środki transportu – kolej.

7. Wymiana urządzeń przejazdowych na wybranych przejazdach na nowoczesne wraz z pracami dostosowawczymi mającymi na celu powiązanie bądź uzależnienie w urządzeniach stacyjnych przyczyni się do wzrostu bezpieczeństwa na przejazdach kolejowo-drogowych.

Gabriela Morawska-Stanecka
Andrzej Dziuba