



Wodzisław Śl., 23.01.2018

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

Szanowne Państwo,

Od szeregu lat miasto Jastrzębie-Zdrój zajmuje niechlubne pierwsze miejsce na liście największych miast pozbawionych kolei pasażerskiej w naszej części Europy. Mimo iż co pewien czas w przestrzeni publicznej pojawiają się różne pomysły jej przywrócenia, brakuje do chwili obecnej planowania strategicznego w tym temacie i rzetelnej dyskusji dotyczącej pożądanego, docelowego kształtu sieci kolejowej w rejonie Jastrzębia.

Niestety na tym tle nie wyróżnia się pozytywnie także ostatnia ["Analiza odtworzenia linii kolejowej w Jastrzębiu-Zdroju"](#), w trakcie której zabrakło konsultacji ze społeczeństwem i uwzględnienia zgłaszanych uwag. Jakkolwiek jest zrozumiałe, że miasto dąży przede wszystkim do uzyskania połączenia kolejowego ze stolicą województwa, to rekomendowany w tym dokumencie pomysł budowy w Jastrzębiu ślepo zakończonego dworca i zamknięcie się na pozostałe kierunki jest kardynalnym błędem biorąc pod uwagę otoczenie geograficzne miasta i powiązania społeczno-gospodarcze, a także wiele innych czynników, które sygnalizowaliśmy już wcześniej w [liście otwartym do Prezydenta Miasta Jastrzębie-Zdrój](#).

Dotychczasowe działania miasta wskazują na silne dążenie do podłączenia miasta do jakiegokolwiek kolei pasażerskiej, jednak bez gruntownego przemyślenia tematu, podobnie jak forsowany niegdyś karkołomny [pomysł połączenia Jastrzębia-Zdroju z Rybnikiem](#) przy wykorzystaniu istniejących linii przemysłowych należących częściowo do Jastrzębskiej Spółki Kolejowej i częściowo do DB Infra Silesia.

Towarzystwo Entuzjastów Kolei stara się zwrócić uwagę decydentów na konieczność kompleksowej analizy i spojrzenia na ten problem w szerszym kontekście, z myślą o kolejnych etapach odbudowy sieci kolejowej. Przypominamy że [ostatni pociąg z Jastrzębia-Zdroju](#) 17 lat temu odjechał pusty. Również i dziś koncepcja kolei przywracanej tylko po to "aby była kolej w mieście" jest skazana na niepowodzenie, gdyż trudno spodziewać się zapewnienia przyzwoitej częstotliwości połączeń do Katowic dla końcowej, ślepej stacji na drugorzędnej linii, zaś niska częstotliwość połączeń jest jednym z najistotniejszych czynników powodujących odpływ pasażerów. Znacznie lepszą siatkę połączeń można zapewnić w przypadku stacji przelotowej połączonej z obu stron ze stacjami węzłowymi (co można osiągnąć odbudowując cały ciąg Pawłowice Śl. – Wodzisław Śl. i umożliwiając w ten sposób połączenie z Katowicami dwiema różnymi trasami przy podobnym czasie przejazdu), a jednocześnie Jastrzębie odzyskałoby połączenie z siecią kolejową Subregionu Zachodniego i dzięki temu możliwość przyłączenia się do projektu SKM Wodzisław – Rybnik oraz prowadzenia przewozów towarowych.

Biorąc pod uwagę powyższe, odbudowę odcinka Pawłowice – Jastrzębie-Zdrój należy traktować nie jako stan docelowy, ale jako etap odtworzenia całego ciągu Pawłowice – Wodzisław, co uważamy za konieczne i korzystne zarówno dla miasta Jastrzębie-Zdrój jak i dla całego Subregionu Zachodniego. Zamiast budowy rekomendowanej w koncepcji ślepej stacji pod Rondem Centralnym, która byłaby oddalona o ok. 500 m od obecnego dworca autobusowego, można wybudować nowy peron znacznie bliżej tego dworca (200 m), a jednocześnie w śladzie istniejącej linii, tworząc centrum przesiadkowe zdecydowanie mniejszym kosztem oraz rewitalizując stację Jastrzębie-Zdrój, która byłaby stacją końcową do czasu podjęcia kolejnego etapu, tj. odbudowy odcinka Wodzisław – Jastrzębie-Zdrój. Ten ostatni odcinek ten możliwy jest do poprowadzenia wieloma wariantami, zarówno dotychczasowym śladem przez Godów, jak i nowym, z częściowym wykorzystaniem torowisk pozostałych po dawnych liniach przemysłowych KWK 1 Maja i dalej przez Mszaną albo Skrzyszów. Takie warianty były już proponowane przez Towarzystwo Entuzjastów Kolei, które jest w tym temacie niezmiennie otwarte na współpracę.

Jednocześnie apelujemy o zaprzestanie powtarzania pokutujących w przestrzeni publicznej nieprawdziwych twierdzeń, jakoby odbudowę kolei między Wodzisławiem i Jastrzębiem uniemożliwiały: autostrada, rozebrane nasypy, zdemontowane wiadukty, czy wreszcie projekt pn. ["Żelazny szlak rowerowy"](#). Owszem, nieprzemysłane działania podjęte w przeszłości podwyższają koszt tej inwestycji ale w żadnym wypadku nie czynią jej niemożliwą. Przeciwnie, warunki geograficzne i istniejące pozostałości infrastruktury w wielu aspektach sprzyjają odbudowie dawnej czy też budowie nowej linii kolejowej między tymi miastami; istnieje wiele różnych możliwości przejścia przez autostradę i ominięcia zabudowań. Prosimy o uwzględnienie naszego głosu we wszelkich dalszych dyskusjach nt. kolei w Jastrzębiu-Zdroju, poczynając od planowanego na 25 stycznia spotkania w Ministerstwie Infrastruktury w przedmiotowej sprawie, poprzez podkreślenie konieczności odbudowy połączenia Wodzisław Śląski – Jastrzębie-Zdrój i wsparcie naszych działań w tym zakresie.

Z wyrazami szacunku,

/pa/
Prezes TEK