

BRM.0003.2.2.2022

URZĄD MIASTA Kędzierzyn-Koźle	
Wpł. dn.	11-01-2022
Biuro Rady Miasta ul. Grzegorza Piramowicza 32	

WNIOSEK

z dnia 11.01.2022

Radny Andrzej Kopacki zgłasza wniosek w sprawie:

Nacisku na spółkę PKP odnośnie przywrócenia kędzierzyńsko-kozielskiemu węzłowi kolejowemu należnego mu miejsca na mapie Polski, poprzez zapewnienie większej ilości pociągów dalekobieżnych, łączących nasze miasto z innymi regionami kraju.

Ponawiam swój wniosek w sprawie skierowania przez władzy Kędzierzyna-Koźła apelu do władz PKP, aby przy konstruowaniu rozkładu jazdy spółka ta w większym stopniu uwzględniała rolę i potencjał naszego węzła kolejowego. Jak wiadomo ukończono już remont niezwykle istotnego odcinka wchodzącego w skład magistrali kolejowej E59, a mianowicie linii kolejowej nr 136 łączącej stacje Kędzierzyn-Koźle i Opole Groszowice, której stan techniczny pozostawiał bardzo wiele do życzenia. Z tego powodu wiele ważnych, ponadregionalnych połączeń kolejowych przetrasowano na odcinek Opole - Strzelce Opolskie - Gliwice. Miały one zostać przywrócone Kędzierzynowi po sfinalizowaniu remontu, ale nie nastąpił w tym przypadku żaden zauważalny progres.

Z punktu widzenia podróżnych oraz przedsiębiorstw naszego miasta i powiatu, jednym z najważniejszych projektów jest również ten, przybliżający nas do sfinalizowania remontu odcinka (będącego jednocześnie częścią międzynarodowej magistrali łączącej północ z południem Europy), który biegnie z Kędzierzyna-Koźła w stronę pogranicza polsko-czeskiego. Uszczegóławiając, mówimy o linii kolejowej nr 151 znaczenia państwowego, łączącej stację Kędzierzyn-Koźle z przejściem granicznym Chałupki - Bohumín. Linia ta stanowi fragment międzynarodowej magistrali kolejowej E59 (Malmö – Ystad – Świnoujście – Szczecin Dąbie – Poznań Główny – Wrocław Główny – Opole Groszowice – Kędzierzyn-Koźle – Chałupki). PKP przygotowuje się do remontu tego odcinka i bardzo nas to cieszy.

Niemniej istotna dla naszego miasta jest przyszłość Magistrali Podsudeckiej (kierunek wschód-zachód). Linia kolejowa nr 137 przebiega przez trzy województwa: śląskie, opolskie i dolnośląskie. Najbardziej obciążony jest jej wschodni kraniec w Górnośląskim Okręgu Przemysłowym. Trasą kursują

zarówno pociągi pasażerskie, jak i towarowe. Postulaty elektryfikacji całej trasy artykułowane są od lat. Na odcinku Kędzierzyn-Koźle - Katowice jest ona zelektryfikowana w przeciwieństwie do odcinka pomiędzy Kędzierzynom-Koźlem, a Legnicą, gdzie linia nr 137 nie posiada wprowadzonej sieci trakcyjnej, ale jej strategiczne znaczenie nie podlega dyskusji. Magistrała Podsudecka jest jednym z najważniejszych w kraju traktów, używanych głównie do wywozu kruszywa z dolnośląskich kopalń. Przeciążanie jej przewozami towarowymi spowodowało, że obecnie linia ta wymaga gruntownej modernizacji, na co również bardzo liczymy.

Oczywiście wszystkie te inwestycje mają na celu poprawę zarówno jakości świadczonych usług, jak i bezpieczeństwa podróżnych. Ale musi to również iść w parze z przywróceniem satysfakcjonującej nas liczby połączeń regionalnych i dalekobieżnych. Z pewnością rozkład jazdy PKP na 2022 rok nie uwzględnia naszych potrzeb i oczekiwań. Pomimo składanych wcześniej deklaracji, iż wraz z zakończeniem modernizacji linii pomiędzy Opolem i Kędzierzynom-Koźlem przywrócone zostaną najważniejsze połączenia kolejowe biegnące przez nasze miasto, można odnieść wrażenie, że o tych obietnicach prawie całkowicie zapomniano. Otóż kluczowe połączenia biegnące obecnie przez Strzelce Opolskie nie zostały przetrasowane na Kędzierzyn-Koźle.

Owszem przez Strzelce Opolskie biegnie linia kolejowa C-E 30. Natomiast międzynarodowy korytarz transportowy, którego częścią jest linia E 30 (Korytarz III - Berlin /Drezno - Wrocław - Opole - Katowice - Kraków - Kijów) prowadzi przez Opole, Góraźdże, Gogolin, Zdieszowice, Kędzierzyn-Koźle i dalej w kierunku Gliwic. Wspomniany odcinek wiodący przez powiaty: opolski, krapkowicki i kędzierzyńsko-kozielski ma strategiczne znaczenie. Ten rejon Opolszczyzny to zagłębie gospodarcze naszego województwa. Kombinaty chemiczne w Kędzierzynie-Koźlu, największa w Europie koksownia w Zdieszowicach, potężna cementownia w Choruli oraz inne zakłady cementowo-wapiennicze w gminie Gogolin, w dużym stopniu opierają się na transporcie kolejowym. W związku z tym ma to znaczenie nie tylko dla funkcjonowania tych firm, ale jest także źródłem przychodów dla PKP. To gospodarcze serce regionu, gdzie żyje też najwięcej mieszkańców i potencjalnych klientów PKP. Dlatego należałoby oczekiwać, że linia ta i położone wzdłuż niej miejscowości zostaną potraktowane priorytetowo, a ich mieszkańcom zapewnione zostaną połączenia kolejowe z różnymi częściami kraju.

Wiele satysfakcji sprawił nam również remont linii kolejowej nr 136 łączącej stacje Kędzierzyn-Koźle i Opole Groszowice wraz z kompleksową modernizacją kędzierzyńskiego dworca PKP. Natomiast na nowych peronach wciąż brakuje elektronicznych tablic z godzinami odjazdów pociągów. Wiele zastrzeżeń budzi też jakość nagłośnienia na peronach (trzeba się intensywnie wsłuchiwać w treść komunikatów, aby cokolwiek zrozumieć). Stare głośniki liczą już sobie kilkadziesiąt lat i czas najwyższy pomyśleć o ich wymianie. Są to kwestie, które należy bezwzględnie rozwiązać, ponieważ na nowoczesnych dworcach obowiązują pewne standardy.

Na koniec posłużę się jednym z przykładów postępującej marginalizacji naszego węzła kolejowego. W tegorocznym rozkładzie jazdy pojawiło się nowe połączenie dalekobieżne TLK „Wetlina” z Zagórza do Kłodzka, które nie wiedzieć czemu omija Kędzierzyn-Koźle (i spory fragment Magistrali Podsudeckiej), przez co pociąg nadkłada drogi. Wszakże połączenie przez Kędzierzyn-Koźle, Głogówek i Prudnik jest krótsze od tego przez Strzelce Opolskie i Opole. Dla wielu pasażerów jest to kompletnie niezrozumiałe i nieracjonalne.

Z poważaniem

Andrzej Kopacki