

**Stanowisko Zarządu Związku Gmin i Powiatów Subregionu Zachodniego Województwa
Śląskiego z dnia 19 grudnia 2018 r .**

**w sprawie: przyjęcia stanowiska w sprawie rządowego Programu Uzupełniania Lokalnej
i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej**

Obecna sieć kolejowa w subregionie zachodnim nie umożliwia efektywnego realizowania przewozów pasażerskich, a także towarowych. Subregion Zachodni jest jedynym spośród subregionów województwa śląskiego, który nie posiada bezpośredniego połączenia kolejowego linią dwutorową ze stolicą regionu. Jest to poważne utrudnienie dla planowania i prowadzenia ruchu kolejowego.

Na skutek likwidacji linii kolejowej od roku 2000 Jastrzębie-Zdrój jest wykluczone komunikacyjnie. Restytucja kolei w Jastrzębiu-Zdroju – obecnie największym mieście w Polsce pozbawionym kolei pasażerskiej – jest dobrą okazją do rewizji sieci kolejowej, oplatającej silnie zurbanizowany obszar Subregionu Zachodniego, tak aby docelowy kształt sieci odpowiadał potrzebom mieszkańców i przemysłu. Już dziś widać, że jednotorowy odcinek Orzesze – Mikołów – Katowice Ligota z chwilą wprowadzenia nań pociągów z Jastrzębia-Zdroju, może okazać się nadmiernie obciążony ruchem, skutkiem czego będzie konieczność wydłużonego oczekiwania na mijankach.

Mając na uwadze wyzwania, związane z kolejowym skomunikowaniem Jastrzębia-Zdroju i stworzeniem spójnego systemu obsługi kolejowej subregionu zachodniego województwa śląskiego, a także uwzględniając przekazane przez zainteresowane jednostki samorządu terytorialnego uwagi, zasadna jest odbudowa linii kolejowej do Jastrzębia-Zdroju w wariantach: połączenia kolejowego z Jastrzębia-Zdroju przez Pawłowice Śląskie w kierunku na Żory (linia 159) i dalej do Katowic oraz w kierunku na Strumień (poprzez budowę łącznicy umożliwiającej realizację połączeń w kierunku Pszczyny lub w stronę Ustronia i Wisły).

Spójna wiązka wzajemnie komplementarnych projektów musi uwzględniać następujące inwestycje:

- budowa łuku pozwalającego na bezpośrednie połączenie linii kolejowej 22 od dzielnicy Chwałowice do stacji Rybnik, z pominięciem konieczności zmiany czoła

w Rybniku Towarowym, co pozwoli na uruchamianie pociągów między Rybnikiem a Jastrzębiem-Zdrojem przez mocno zaludnione i uprzemysłowione dzielnice Chwałowice i Boguszowice;

- budowa peronów przystankowych na linii 173, tak aby zapewnić dogodny dostęp do kolei mieszkańcom dużych osiedli rybnickich (Maroko-Nowiny, Smolna), dzielnicy Zebrzydowice oraz gminy Jejkowice;
- przebudowa linii 140 między stacją Leszczyny a stacją Katowice Ligota do linii w pełni dwutorowej;
- przebudowa w rejonie stacji Orzesze, tak aby odbudowywana linia 159 (na odcinku Orzesze – Żory) nie krzyżowała się z linią 169 pod kątem prostym, lecz w sposób umożliwiający jazdę we wszystkich kierunkach (od strony Rybnika na Katowice i Tychy oraz od strony Żor na Katowice i Tychy). Pozwoli to na uruchamianie pociągów, które będą skomunikowane na stacji Orzesze;
- rewitalizacja odcinka linii 140 między Rybnikiem Towarowym a stacją Sumina.

Powyższy układ tras spowoduje możliwość zapewnienia spójnej obsługi całego subregionu zachodniego województwa śląskiego.