

BBPP3C-051-043/2022

Warszawa, 17 sierpnia 2022 roku

**Urząd Miejski w Nysie
ul. Kolejowa 15
48-300 Nysa**

Odpowiadając pismo o sygnaturze AO.BR.0004.98.2022 z dnia 21 lipca 2022 roku w sprawie połączenia kolejowego Polanica Zdrój – Olsztyn na linii kolejowej 137, w imieniu PKP IC, informuję, że:

zgodnie z Regulaminem Sieci wyznaczanym przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (dalej: „PKP PLK”), roczny rozkład jazdy edycji 2022/2023 (dalej: „RRJ”) znajduje się obecnie na etapie konstrukcji. W związku z powyższym wszelkie informacje dotyczące oferty przewozowej na rok 2023, w tym także dla powiatu nyskiego, będą mogły zostać opublikowane po zarządzeniu RRJ przez zarządcę infrastruktury – PKP PLK, tj. we wrześniu bieżącego roku.

Ponadto, w związku z ograniczoną dostępnością lokomotyw spalinowych w taborze PKP IC oraz planowanymi przez PKP PLK pracami na węźle katowickim oraz linii kolejowej nr 276, potwierdzamy, że w trakcie obowiązywania RRJ edycji 2022/23 oferta przewozowa dla Nysy ulegnie tymczasowej redukcji. Sytuacja ta jednak będzie mieć miejsce jedynie przez rok.

Zaplanowane uruchomienie od RRJ edycji 2024/25 nowego ciągu komunikacyjnego Gdynia – Wrocław – Praga, będzie musiało zostać poprzedzone pracami poprawiającymi stan infrastruktury na linii kolejowej nr 276. Według informacji otrzymywanych od PKP PLK, w ciągu roku 2023 wprowadzane będą na linii kolejowej nr 276 (Wrocław – Międzylesie) intensywne zamknięcia torowe. Z uwagi na plan obiegów oraz umiejscowienie punktów utrzymania lokomotyw spalinowych, w przypadku zamknięć na linii kolejowej nr 276 nie będzie możliwa kontynuacja dotychczasowego przejścia obiegowego między pociągiem TLK Rozewie a pociągiem TLK Kormoran – lokomotywy spalinowe serii Su4210 i Su4220 posiadają bowiem punkt utrzymania technicznego we Wrocławiu. Również w przyszłości, po zakończeniu prac modernizacyjnych, nie byłoby możliwe dostarczenie lokomotywy spalinowej z Wrocławia na pociąg TLK Kormoran. W miejsce dotychczasowego pociągu TLK Rozewie dostarczającego lokomotywę, na odcinku Kłodzko – Wrocław w analogicznych godzinach pojawi się bowiem nowy pociąg relacji Praga – Kłodzko – Wrocław – Gdynia. Ponadto w RRJ edycji 2022/23 PKP PLK planuje rozpoczęcie długotrwałych prac modernizacyjnych na węźle katowickim. Dotychczasowe manewry pociągu TLK Kormoran na stacji Katowice, polegające na wymianie lokomotywy oraz przełączaniu wagonów, stałyby się w znacznym stopniu utrudnione. Wobec powyższego pociąg TLK Kormoran w ramach prac nad RRJ edycji 2022/23 zaplanowany został w zestawieniu z elektrycznego zespołu trakcyjnego ED160 w relacji Olsztyn – Katowice – Bielsko-Biała/Wisła Uzdrawisko.

Mając na uwadze powyższe, celem uzupełnienia oferty przewozowej ciągu miast przy linii kolejowej nr 137, w tym Nysy, w kierunku Katowic i aglomeracji śląskiej, w ramach prac nad RRJ edycji 2023/24 PKP IC zaplanuje uruchomienie drugiej pary pociągów relacji Jelenia Góra – Kraków przez Nysę. W odróżnieniu od kontynuowanego połączenia TLK Sudety, nowy pociąg kursowałby przez Nysę

i Kłodzko, częściowo wzorem dotychczasowego pociągu TLK Kormoran. W odniesieniu do postulatów kontynuacji połączenia bezpośredniego z Warszawą informujemy, że analizy statystyk przewozowych wykazują wyraźną przewagę zainteresowania pasażerów z powiatu kłodzkiego i miast położonych przy linii kolejowej nr 137 podróżami w relacjach do i z Katowic. Analizując okres 1.11.2021 - 31.05.2022 na uwagę zasługuje fakt, że przeciętnie 76,2 pasażerów przeciętnie podróżowało pociągiem 65100 TLK Kormoran między Polanicą-Zdrój a Katowicami, podczas gdy pasażerów zainteresowanych podróżami dalej niż do Katowic, w tym do Warszawy, odnotowano zdecydowanie mniej, tj:

- Polanica-Zdrój – Warszawa: średnio 1,2 pasażera na uruchomienie,
- Kłodzko – Warszawa: 1,4
- Nysa – Warszawa: 1,5
- Prudnik – Warszawa: 1,2

W relacji do Warszawy są to liczby również istotnie mniejsze, niż w przypadku podróży w relacji między miejscowościami przy linii kolejowej nr 137 a Krakowem, obsługiwanej pociągiem TLK Sudety. Przykładowo, w analogicznym okresie, średnio na uruchomienie 4,5 pasażera podróżowało w relacji Nysa – Kraków (podczas gdy w relacji Nysa – Warszawa tylko 1,5). Biorąc pod uwagę powyższe, w zastępstwie za pociąg TLK Kormoran analizowane jest uruchomienie drugiej pary połączeń Jelenia Góra – Kraków, natomiast dla nielicznych pasażerów np. z Nysy do Warszawy, możliwe będzie w RRJ edycji 2023/24 odbycie podróży z przesiadką np. w Katowicach. Natomiast w odniesieniu do zagadnienia obsługi stacji Kudowa-Zdrój informuję, że planowana jest kontynuacja kursowania pociągu IC Śnieżka, który łączy z Warszawą nie tylko to miasto, lecz także inne uzdrowiska Kotliny Kłodzkiej, jak i samo Kłodzko. Nie jest zakładane wydłużanie trasy innych pociągów do Kudowy-Zdrój, w tym nowego pociągu mającego stanowić alternatywę dla TLK Kormoran, z uwagi na fakt, że planowana jego trasa to Jelenia Góra – Kłodzko – Nysa – Katowice – Kraków.

W kolejnych latach, po pozyskaniu przez PKP IC hybrydowych zespołów trakcyjnych, planowana jest stopniowa rozbudowa oferty przewozowej w kierunku docelowym, tj. dwóch par połączeń relacji Jelenia Góra – Kraków przez Dzierżoniów i Nysę oraz dwóch par połączeń relacji Jelenia Góra – Warszawa przez Kłodzko, Nysę i Opole. Docelowo zatem linia kolejowa nr 137 na odcinku Kamieniec Żąbkowicki – Nysa obsługiwana będzie 4 parami połączeń międzywojewódzkich oraz przywrócone zostaną bezpośrednie połączenia Nysy z Warszawą.

Uprzejmie proszę o przyjęcie przekazanych informacji.