



Pan

Wojciech Komarzyński

Radny Województwa Opolskiego

Szanowny Panie Radny,

w odpowiedzi na interpelację z dnia 28 maja 2024 r. „*w sprawie przywrócenia zlikwidowanych połączeń kolejowych w Nysie, przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu oraz rozwoju komunikacji zbiorowej w naszym województwie*”, uprzejmie informuję, jak niżej.

Już na wstępie pragnę poinformować, że nie uległo likwidacji żadne połączenie kolejowe z Nysy. Zarówno w rozkładzie jazdy pociągów obowiązującym w roku poprzednim, jak i w obecnym, stację Nysa obsługuje po 19 połączeń wyjeżdżających i wjeżdżających do/z kierunku Brzegu, Opola i Kędzierzyna-Koźła w dni robocze oraz po 16 połączeń do/z kierunku Brzegu, Opola, Głucholaz i Kędzierzyna-Koźła w weekendy.

W obecnym rozkładzie jazdy nadal wykonywane są przewozy o założonej w Umowie ze Spółką POLREGIO S.A. pracy eksploatacyjnej. Jedyną zmianą jest kończenie/rozpoczynanie biegu pociągów w Brzegu, gdzie są skomunikowane z pociągami do/i z Wrocławia oraz Opola. Należy zaznaczyć, że liczba połączeń/par pociągów na poszczególnych liniach nie uległa zmniejszeniu, a zmieniły się jedynie relacje pociągów, co pozwala optymalnie wykorzystać wszystkie dostępne pojazdy w trakcji elektrycznej i spalinowej.

Województwo Opolskie jako organizator musi patrzeć całościowo na proponowaną ofertę przewozową i właściwe zabezpieczenie kursowania pociągów na wszystkich odcinkach, gdzie konieczne jest wykorzystanie taboru spalinowego. Ewentualne problemy z realizacją zamówionego rozkładu jazdy, ze względu na położenie geograficzne naszego regionu, dotyczą bowiem mieszkańców nie jednego, a trzech województw.

Pragnę ponadto zwrócić uwagę, iż korzystanie z przesiadek jest naturalne w trakcie realizacji rozkładu jazdy. Przykładowo podróżni z kierunku Namysłowa i Lublińca muszą przesiąść się w Kluczborku, by ruszyć w dalszą drogą do Opola lub Ostrowa Wielkopolskiego, a w Opolu z kierunku Zawadzkiego i Gliwic w kierunku Wrocławia i Nysy.

W kwestii wymiany taboru informuję, że w ostatnim okresie od 2020 roku, Zarząd Województwa Opolskiego w celu poprawy sytuacji taborowej w naszym regionie czynił starania zmierzające do pozyskania środków zewnętrznych na dofinansowanie inwestycji taborowych.

Aplikowano o wsparcie do Krajowego Programu Odbudowy, celem zakupu nowoczesnych jednostek trakcyjnych, umożliwiających obsługę zelektryfikowanych i nieelektryfikowanych linii

kolejowych w naszym regionie, co znacząco poprawiłoby efektywność eksploatacji posiadanego taboru, jego kompleksową wymianę i tym samym umożliwiłoby polepszenie oferty poprzez uruchomienie nowych, atrakcyjnych relacji dla pasażerów.

Projekt zaproponowany do KPO i przekazany do Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej, oszacowano na ok. 350 mln. Euro. Obejmował on m.in. zakup 27 sztuk nowoczesnego taboru kolejowego, celem zapewnienia mieszkańcom regionu najwyższego standardu i komfortu podróży.

Co więcej, w roku 2021 i 2023 zostały złożone wnioski do Rządowego Funduszu Polski Ład, na zakup jednostek hybrydowych. Należy zaznaczyć, że w programie tym nie obowiązywały żadne kryteria czy zasady wyboru wniosków. Nasze propozycje nie zostały jednak wybrane, a województwo nie otrzymało żadnego uzasadnienia w tym zakresie.

W obliczu formalnych uzgodnień i negocjacji z Komisją Europejską warunków i kierunków wsparcia, a także ostatecznych alokacji na obszary przeznaczone do realizacji w perspektywie finansowej na lata 2021-2027, Marszałek Województwa Opolskiego wystąpił we wrześniu 2022 roku do Pani Emmy Toledano Laredo – Dyrektora Generalnej ds. Polityki Regionalnej i Miejskiej pismem z prośbą o umożliwienie inwestycji ze środków unijnych na zakup kolejowego taboru hybrydowego. Liczyliśmy na zastosowanie tak koniecznego okresu przejściowego pomiędzy perspektywą 2014-2020, a 2021-2027 dla wsparcia zakupu taboru kolejowego.

Zważywszy na otrzymaną negatywną odpowiedź Komisji Europejskiej w sprawie możliwości zakupu ze środków FEO 2021-2027 hybrydowych zespołów kolejowych na potrzeby regionalnych przewozów pasażerskich Zarząd Województwa Opolskiego podjął w związku z tym decyzję zmierzającą do zakupu pojazdów do obsługi trakcji niezelektryfikowanej ze środków własnych.

Prowadzimy także procedurę zakupu 5 pojazdów elektrycznych w ramach FEO 2021-2027 (z możliwością rozszerzenia zamówienia w przypadku pojawienia się finansowania na kolejne 15 sztuk). Złożono także wnioski do Centrum Unijnych Projektów Transportowych na kupno kolejnych 8 jednostek elektrycznych, a zaproponowany projekt znalazł się na liście rezerwowej.

Aktualnie oczekujemy na ogłoszenie przez POLREGIO S.A. przetargu na wykonanie przeglądu poziomu P4-2 trzech pojazdów SA 103. Wskazać tu należy, iż przejściowe problemy w obsłudze linii niezelektryfikowanych nie występują wyłącznie w województwie opolskim, a są problemem systemowym w skali całego kraju.

Pojazdy w trakcji spalinowej będące własnością Samorządu Województwa Opolskiego przechodzą na bieżąco konieczne przeglądy, wynikające z dokumentacji. Czas ich trwania ze względu na przerwane łańcuchy dostaw zespołów i podzespołów w związku z wojną na Ukrainie znacznie się jednak wydłużył, co powoduje, że jednostki wracają z opóźnieniem. Mają miejsce również sytuacje, w których wykonawcy nie przystępują do przetargów na ich wykonanie.

Odnosząc się do kwestii kosztu przejazdu na odcinku Brzeg – Opole Główne uprzejmie informuję, iż w opinii Zarządu Województwa Opolskiego niedopuszczalna jest konkurencja cenowa PKP INTERCITY S.A., czyli przewoźnika dalekobieżnego, międzywojewódzkiego z Operatorami transportu regionalnego.

W ostatnich latach ww. Spółka znacząco zwiększyła liczbę zatrzymań na mniejszych stacjach i przystankach osobowych, co połączeniu ze sporym ułatwieniem elektronicznej sprzedaży biletów

oraz wprowadzeniu ofert promocyjnych na najkrótszych trasach spowodowało, że stała się poważnym konkurentem dla przewoźników samorządowych i POLREGIO S.A.

Jest to nieakceptowalne m.in. ze względu na fakt, iż PKP IC jako spółka Skarbu Państwa podlegająca pod Ministerstwo Infrastruktury jest w dużo korzystniejszej sytuacji finansowej względem samorządów, jako organizatorów transportu regionalnego. Obecnie środki finansowe przeznaczone na organizację kolejowego transportu regionalnego stanowią bardzo duży i stale wzrastający udział w wydatkach budżetów województw.

Pogląd Zarządu Województwa Opolskiego na fakt konkurencji cenowej operatora dalekobieżnego z regionalnymi podziela zresztą Ministerstwo Infrastruktury, które zapowiedziało pilne poszukiwanie rozwiązania problemu. Nowe kierownictwo PKP INTERCITY S.A. poinformowało natomiast o stopniowym wygaszaniu ofert promocyjnych na najkrótszych trasach, skupiając się na zachęcaniu pasażerów do podróży na dłuższych dystansach, do czego Spółka została powołana.

Odpowiadając na poruszony przez Pana Radnego problem wykluczenia komunikacyjnego w transporcie drogowym pragnę zauważyć, iż Marszałek Województwa Opolskiego nie organizuje wojewódzkich przewozów autobusowych.

Organ wydaje przewoźnikom autobusowym zezwolenia na wykonywanie regularnych i regularnych specjalnych przewozów osób, natomiast częstotliwość kursowania i siatkę połączeń zgodnie z obowiązującymi przepisami ustalają przewoźnicy wg istniejącego zapotrzebowania.

Z poważaniem

Członek Zarządu Województwa Opolskiego

Szymon Ogłaza

Do wiadomości:

1. Biuro Sejmiku Województwa Opolskiego.

Sprawę prowadzi: Radosław Tas

tel. 77 44 82 146