

Pod tabelą nr 53 Inwestycje kolejowe zarządzane przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Dodatkowo Samorząd Województwa zaplanował m.in.:

- Projekt dotyczący zintegrowanego systemu transportu publicznego (zintegrowany rozkład jazdy, wspólny bilet itp.)'
- Rewitalizacja linii kolejowej nr 288 Nysa – Brzeg (w zakresie finansowania dokumentacji projektowej i współrealizacji z PKP PLK),
- Rewitalizacja linii kolejowej nr 301,293 Opole - Kluczbork (w zakresie finansowania dokumentacji projektowej i współrealizacji z PKP PLK),
- Rewitalizacja linii kolejowej nr 301 Jełowa - Namysłów (w zakresie finansowanie dokumentacji projektowej i współrealizacji z PKP PLK),

Województwo Opolskie ma zawartą dziesięcioletnią umowę na lata 2020 – 2030 PSC z Polregio sp. z. o.o. Kontrakt ten zakłada realizację pracy eksploatacyjnej na poziomie minimalnym 2 mln pockm rocznie oraz maksymalnym 4 mln pockm rocznie. W okresie tego kontraktu wiele pojazdów kolejowych będzie zobowiązane do przejścia dużych napraw odtworzeniowych i modernizacji (naprawy poziomu P5). Środki finansowe niezbędne do wykonania tych napraw umowa PSC nie przewiduje. Obecnie do realizacji pracy przewozowej niezbędne jest 37 pojazdów kolejowych:

- Pojazdy trakcji elektrycznej – 26 sztuk,
- Pojazdy trakcji spalinowej – 11 sztuk ,

Bardzo wysoki koszt naprawy P5, nie jest opłacalny z powodu małej wydajności pojazdów, niskiej jakości technologii w jakiej zostały wytworzone, mówimy tutaj o produkcji pojazdów w latach 2004 – 2011 (pojazdy spalinowe). Obecnie jest to technologia przestarzała w związku z tym generowanie dodatkowych, bardzo wysokich kosztów naprawy, staje się bezzasadnym i nie ma uzasadnienia ekonomicznego. Przykładem są trzy pojazdy serii SA103, które z uwagi na zbyt małą wydajność klimatyzacji nie realizują przewozów w trakcie bardzo wysokich temperatur otoczenia, mają też bardzo małą ilość miejsc siedzących, niewystarczających do zapewnienia komfortowego podróżowania. Pojazdy SA134 i SA137 (dwuczłonowe) są niewystarczające do przewozu osób w godzinach szczytowych tj. dowozu i odwozu podróżnych z pracy i szkół. Przegląd P5 nie spowoduje wydłużenia pojazdu o kolejny niezbędny człon.

Zrealizowane dotychczas inwestycje w infrastrukturę kolejową np. na linii kolejowej Opole Główne – Nysa generują duży potencjał przewozowy. Natomiast planowane do realizacji rewitalizacja Nysa - Brzeg, Opole Główne - Kluczbork, Racławice Śląskie - Racibórz oraz Jełowa – Namysłów potencjał ten wzmocnią jeszcze bardziej. W perspektywie najbliższych lat ilość pojazdów jaka będzie niezbędna do realizacji przewozów o charakterze zbiorowego transportu kolejowego wynosić będzie 41 pojazdy kolejowe.

- Pojazdy trakcji elektrycznej – 26 sztuk,
- Pojazdy trakcji hybrydowej – 15 sztuk,

Ważnym elementem w dostawach pojazdów kolejowych jest utrzymanie terminów dostaw tak aby nie doszło do kumulacji późniejszych przeglądów wynikających z Dokumentacji Systemu Utrzymania (DSU). Pierwsze dostawy w trakcji hybrydowej nastąpią w 2023 roku.

**Tabela 53a Planowane inwestycje związane z zakupem nowych pojazdów hybrydowych  
2023 - 2029**

Obecnie eksploatowane pojazdy							Pojazdy planowane do zakupu		
Lp.	Typ	Seria pojazdu	Numer	Rok produkcji	Koniec eksploatacji (przebieg P5)	Ilość członów	Szacunkowa wartość zadania (PLN)	Przewidywany okres realizacji (lata)	Ilość członów
1	212M	SA109	008	2004	<b>2024</b>	2 członowy	25 mln zł.	<b>2024</b>	3 członowy
2	214Ma	SA103	003	2005	<b>2023</b>	1 członowy	25 mln zł.	<b>2023</b>	3 członowy
3	214Ma	SA103	004	2005	<b>2023</b>	1 członowy	25 mln zł.	<b>2023</b>	3 członowy
4	214Ma	SA103	013	2007	<b>2025</b>	1 członowy	25 mln zł.	<b>2025</b>	3 członowy
5	218Md	SA134	009	2008	<b>2026</b>	2 członowy	25 mln zł.	<b>2026</b>	3 członowy
6	218Md	SA134	011	2008	<b>2027</b>	2 członowy	25 mln zł.	<b>2026*</b>	3 członowy
7	218Md	SA134	012	2008	<b>2027</b>	2 członowy	20 mln zł.	<b>2026*</b>	2 członowy
8	218Md	SA134	013	2008	<b>2027</b>	2 członowy	20 mln zł.	<b>2027</b>	2 członowy
9	218Md	SA134	014	2009	<b>2027</b>	2 członowy	20 mln zł.	<b>2027</b>	2 członowy

1 0	220M	SA137	003	2010	<b>2028</b>	2 członowy	20 mln zł.	<b>2028</b>	2 członowy
1 1	220M	SA137	004	2011	<b>2029</b>	2 członowy	20 mln zł.	<b>2029</b>	2 członowy

(\*) przyspieszono dostawę, aby uniknąć późniejszego skumulowania przeglądów.

Zrealizowane dotychczas inwestycje infrastrukturalne na linii E 30 Opole – Wrocław, Opole – Strzelce Opolskie – Gliwice, rewitalizacja linii Kędzierzyn Koźle – Racibórz oraz dalsze prace modernizacyjne na linii Opole – Kędzierzyn Koźle, generują duży potencjał przewozowy z poważną tendencją wzrostową. Poprawa parametrów linii przełoży się na skrócenie czasów przejazdów pociągów pomiędzy aglomeracjami miejskimi na terenie województwa opolskiego. Będzie to miało istotny wpływ na ogólne zainteresowanie mieszkańców miejscowości położonych wzdłuż linii kolejowych, którzy chętnie skorzystają z tego typu formy przemieszczania się. Proces ten został jednak zachwiany w latach 2020 - 2021 w związku z pandemią COVID- 19. Zakłada się, że w roku 2024 przewozy kolejowe będą wyższe niż w roku 2019 (w okresie tym istniały realne problemy z brakiem miejsc w składach pociągów) i w kolejnych okresach będą stale rosnąć. Województwo Opolskie wraz z Polregio planuje prowadzić działania ukierunkowane do wymiany zużytego już starego taboru elektrycznego (EN57).

Tabela 53b Planowane zakupy nowych/modernizacje starych pojazdów elektrycznych.

Obecnie eksploatowane pojazdy							Pojazdy planowane do zakupu		
Lp.	Typ	Seria pojazdu	Numer	Rok produkcji	Koniec eksploatacji (przeгляд P4 lub P5)	Ilość członów	Szacunkowa wartość zadania (PLN)	Przewidywany okres realizacji (lata)	Ilość członów
1	EN57		934	1973	<b>2024</b>	3 członowy	25 mln zł.	<b>2024</b>	4 członowy *
2	EN57		1018	1974	<b>2022</b>	3 członowy	25 mln zł.	<b>2022</b>	4 członowy *
3	EN57		1160	1977	<b>2026</b>	3 członowy	20 mln zł.	<b>2026</b>	3 członowy
4	EN57		1423	1981	<b>2022</b>	3 członowy	25 mln zł.	<b>2022</b>	4 członowy *
5	EN57	SPOT	2012	1978	<b>2022</b>	3 członowy	25 mln zł.	<b>2022</b>	4 członowy *
6	EN57	SPOT	2019	1977	<b>2022</b>	3 członowy	25 mln zł.	<b>2022</b>	4 członowy *

7	EN57	SPOT	2022	1980	<b>2022</b>	3 członowy	25 mln zł.	<b>2022</b>	4 członowy *
8	EN57	SPOT	2023	1977	<b>2022</b>	3 członowy	20 mln zł.	<b>2022</b>	3 członowy
9	EN57	SPOT	2025	1976	<b>2026</b>	3 członowy	20 mln zł.	<b>2026</b>	3 członowy
10	EN57	SPOT	2027	1980	<b>2023</b>	3 członowy	20 mln zł.	<b>2023</b>	3 członowy
11	EN57	SPOT	2044	1979	<b>2022</b>	3 członowy	20 mln zł.	<b>2022</b>	3 członowy
12	EN57	SPOT	2056	1980	<b>2022</b>	3 członowy	20 mln zł.	<b>2022</b>	3 członowy
13	EN57	SPOT	2063	1983	<b>2023</b>	3 członowy	20 mln zł.	<b>2023</b>	3 członowy
14	EN57	SPOT	2068	1982	<b>2023</b>	3 członowy	20 mln zł.	<b>2023</b>	3 członowy
15	EN57	SPOT	2072	1982	<b>2023</b>	3 członowy	20 mln zł.	<b>2023</b>	3 członowy

(\* ) Pozwoli zastąpić obecne pojazdy EN63A na mocno przepełnionych pociągach.

W tabeli wskazano zakup nowych pojazdów. W przypadku pojazdów elektrycznych możliwa jest także modernizacja pojazdów przynajmniej do standardu EN57AL.

Celem ostatecznym działania jest, że „najgorszym” pojazdem jaki realizował będzie proces przewozowy w regionie będzie EN57AL, który mimo że jest pojazdem starym zmodernizowanym to prezentuje standard europejski.

Zakupione w latach 2016-2018 przez Województwo Opolskie dla POLREGIO sp. z o.o. Opolskiego Zakładu w Opolu , 7 szt. elektrycznych zespołów trakcyjnych typu EN63A – są pojazdami 3 członowymi. Dziś na części tras pojemność pojazdów jest zdecydowanie za mała. Istnieje znaczny wzrost potoków podróżnych w pociągach POLREGIO na głównych ciągach komunikacyjnych, które skupiają się w przedziałach czasowych pomiędzy godzinami 6:30 - 8:30 oraz 14:30 - 16:30 pełniącymi funkcję dowozowo/odwozową (praca/szkoła).

Zauważalny wzrost kształtuje się głównie na następujących odcinkach linii:

- Brzeg – Lewin Brzeski – Opole Gł. – Lewin Brzeski – Brzeg
- Opole Gł. - Gogolin – Kędzierzyn Koźle – Gogolin – Opole Gł.
- Opole Gł. – Nysa – Opole Gł.
- Opole Gł. – Strzelce Opolskie – Opole Gł.
- Opole Gł. – Fosowskie – Opole Gł.

Również istotny wzrost odnotowywany jest w piątki oraz w niedzielę w godzinach popołudniowo/ wieczornych na ciągu linii Wrocław Gł. – Opole Gł. – Kędzierzyn Koźle /Racibórz – Wrocław Gł.

Należy zaznaczyć, że z chwilą zakończenia przez PKP Polskie Linie Kolejowe obecnie prowadzonych prac inwestycyjnych związanych z modernizacją infrastruktury kolejowej, poprawią się parametry linii co przełoży się na jeszcze większe skrócenie czasów przejazdów pociągów pomiędzy aglomeracjami miejskimi na terenie województwa opolskiego. To pozytywnie wpłynie na ogólne zainteresowanie mieszkańców miejscowości położonych wzdłuż linii kolejowych, którzy chętnie skorzystają z tego typu formy przemieszczania się.

Idąc w kierunku poprawy siatki połączeń w regionalnym ruchu kolejowym w celu jak najkorzystniejszego wykorzystania taboru szynowego oraz zachęcenia mieszkańców Opolszczyzny do jeszcze szerszego korzystania z tego typu środka transportu, należy dążyć do:

- Zwiększenia częstotliwości kursowania pociągów regionalnych w obrębie województwa opolskiego wchodzących w sieć połączeń aglomeracyjnych. (np. linia Opole Gł – Lewin Brzeski – Opole Gł., Opole Gł. – Gogolin – Opole Gł.)

- Pierwszeństwa dla pociągów regionalnych pełniących funkcję dowozowo/odwozową (szkoła/praca). Obecnie w dalszym ciągu prym wiodą pociągi IC. Przy opracowywaniu przez PLK rozkładów jazdy dla pociągów regionalnych zakłada się dłuższe postoje na stacjach pośrednich (np. stacja Brzeg). To powoduje, że czas przejazdu pociągów regionalnych na trasie Wrocław Gł. – Opole Gł. jest dłuższy i mniej atrakcyjny jak i utraty skomunikowań na stacjach węzłowych z pociągami innych Przewoźników kolejowych
- Rozszerzenia oferty ‘Wspólny bilet’ – Miasto Opole - POLREGIO o 4 nowe lokalizacje tj., Lewin Brzeski, Szydłów, Gogolin, Ozimek. (obecnie wspólny bilet obejmuje 9 lokalizacji w obrębie miasta Opola). Rozwiązanie to będzie prowadzić do ograniczenia ruchu samochodów w mieście Opole oraz na drogach dojazdowych do Opola.
- Dążenie do zintegrowanego transportu publicznego. Przewoźnicy drogowi (Autobus/bus) w poszczególnych gminach będą pełnić funkcję dowozowo/odwozową do/z dworców/przystanków kolejowych zlokalizowanych na terenach poszczególnych gmin. Rozkład jazdy autobusów będzie zsynchronizowany z rozkładem jazdy pociągów.
- Przy Centrach przesiadkowych takich jak:
  1. Opole Wschodnie
  2. Opole Zachodnie
  3. Opole Groszowice
  4. Opole Główne
  5. Nysa
  6. Kędzierzyn Koźle
  7. Brzeg
  8. Kluczbork
  9. Namysłów



zlokalizowane w obrębie dworców PKP, należy wydzielić miejsca parkingowe dla osób posiadających bilety okresowe na przejazd pociągiem (wjazd do wydzielonej strefy poprzez zeskanowanie biletu okresowego).

- Rozkłady jazdy komunikacji miejskiej zsynchronizowane z rozkładem jazdy pociągów (szczególny nacisk na przedział czasowy w godzinach szczytów przewozowych).

Dla pełnego wykorzystania Centrów przesiadkowych a tym samym dogodniejszego przemieszczania się podróżnych w obrębie miasta Opole, Województwo Opolskie planuje wydłużyć relacje pociągów regionalnych.

Przykład:- pociągi jadące z/do Brzegu lub Nysy których relacje zostaną wydłużone do stacji z/do Opola Wschodniego lub Opola Groszowic.

Miasto Opole nie posiada dużej ilości wyodrębnionych pasów ruchu drogowego dla autobusów komunikacji miejskiej oraz nie posiada innych form transportu zbiorowego miejskiego typu: tramwaj, trolejbus, metro, co w przypadku dużego natężenia ruchu kołowego przejazd środkami komunikacji miejskiej staje się mało atrakcyjny i uciążliwy. Należy dążyć do ograniczenia ruchu kołowego w centrum miasta wykorzystując w tym celu Centra przesiadkowe.

Przy centrach przesiadkowych oraz w miastach w województwie opolskim położonych w obrębie dworców/przystanków PKP, należy bezwzględnie wyznaczyć na stałe stanowiska dla potrzeb kolejowej komunikacji autobusowej.

Przeprowadzenie rewitalizacja linii kolejowej nr 301 na odcinku Jełowa – Namysłów. Umożliwienie mieszkańcom Namysłowa bezpośredniego połączenia ze stolicą województwa oraz uatrakcyjnienie mieszkańcom Opolszczyzny dojazdu pociągiem do miejsc turystycznie atrakcyjnych takich jak Stobrawski Park Krajobrazowy.