



Pani
Danuta Trzaskawska
Radna Województwa Opolskiego

Szanowna Pani Radna,

w odpowiedzi na interpelację, która wpłynęła do tut. Urzędu 8 listopada br. dot. utrzymania bezpośrednich połączeń kolejowych między Nysą a Wrocławiem, uprzejmie informuję, jak niżej.

Linia kolejowa nr 288 Nysa - Brzeg jest niezelektryfikowana i do jej obsługi konieczne jest posiadanie jednostek z napędem spalinowym. Operator, tj. POLREGIO S.A., z którym Województwo Opolskie jako organizator przewozów ma podpisaną Umowę PSC, nie dysponuje taborem koniecznym do obsługi takich linii, których w naszym województwie jest stosunkowo dużo (oprócz Nysa - Brzeg, jeszcze Opole - Nysa, Opole – Kluczbork, Nysa – Kędzierzyn-Koźle, Nysa – Głuchołazy czy stykowa z województwem dolnośląskim Nysa – Kłodzko).

Wszystkie pojazdy (11 sztuk) wykorzystywane do obsługi powyższych linii są własnością Województwa Opolskiego i zostały zakupione ze środków własnych województwa, Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Opolskiego 2007-2013 oraz z wykorzystaniem rezerwy celowej i Funduszu Kolejowego w latach 2004-2011.

W obecnym roku oraz kolejnych latach konieczne jest odstawienie części składów spalinowych na obowiązkowe przeglądy wynikające z Dokumentacji Systemu Utrzymania. Ze względu na trwającą sytuację geopolityczną związaną z wojną na Ukrainie oraz ciągłe oddziaływanie stanu epidemii znacznie wydłużone jest oczekiwanie na dostawy części i podzespołów oraz czas wykonania napraw przez podmioty i podwykonawców. Dlatego pojazdy spalinowe są wyłączone z użytkowania przez dłuższy okres.

Dochodzi także do sytuacji awaryjnych i wypadków na przejazdach kolejowych, których nikt nie jest w stanie przewidzieć, co powoduje, że pociągi odstawiane są również na przymusowe naprawy. Aktualnie wyłączonych z użytkowania jest 5 pojazdów spalinowych: 3 ze względu na planowane przeglądy i 2 z uwagi na uszkodzenia związane ze zdarzeniami na przejazdach kolejowych.

Dodatkowo w przyszłym rozkładzie jazdy 2023/2024 Zarządca infrastruktury kolejowej, tj. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., od wejścia w życie II cyklu zamknięciowego, tj. 10 marca 2024 r., rozpocznie prace związane z budową przystanku osobowego Oława Zachodnia i ruch na odcinku Oława – Święta Katarzyna będzie odbywał się tylko jednym torem. Fragment ten należy do trasy Opole – Brzeg – Wrocław, po którym kursuje ponad 20 par pociągów regionalnych (w różnych relacjach) i przeszło 20 par pociągów dalekobieżnych. Jest zatem bardzo prawdopodobne, że wystąpią liczne utrudnienia i opóźnienia pociągów, co mogłoby się przełożyć na nierealizowanie rozkładu jazdy nie tylko na ww. odcinku, lecz również na całej linii Nysa – Brzeg. Tym samym pogorszona zostałaby oferta przewozowa dla podróżnych korzystających z pociągów na tym kierunku.

Mając na uwadze powyższe podjęto decyzję, by od przyszłego rozkładu jazdy nie kursować pojazdami spalinowymi po odcinkach zelektryfikowanych. Połączenia kursujące do tej pory w bezpośredniej relacji Nysa – Brzeg – Wrocław i powrotnej będą kończyć/zaczynać bieg w Brzegu, gdzie będą skomunikowane z pociągami do Wrocławia. Poprawie ulegnie także skomunikowanie w kierunku do/z Opola. Czas oczekiwania będzie uzależniony od możliwości techniczno-eksploatacyjnych związanych również z warunkami wjazdu/wyjazdu z/do Opola/Wrocławia. Zaznaczam, że liczba połączeń na poszczególnych liniach nie ulegnie zmniejszeniu. Zmieniają się jedynie relacje pociągów.

Jednocześnie mogące wystąpić komplikacje w związku z ruchem jednotorowym na odcinku Oława – Święta Katarzyna, przy już ograniczonej liczbie pojazdów spalinowych związanej z zaplanowanymi przeglądami, mogłyby spowodować znaczące utrudnienia w wykonaniu założonej siatki przewozowej także na pozostałych liniach nieelektryfikowanych. Ok. ¼ pracy eksploatacyjnej w województwie opolskim jest realizowana na przedmiotowych liniach i jako organizator musimy patrzeć na całą ofertę i właściwe zabezpieczenie kursowania na wszystkich odcinkach, gdzie konieczne jest wykorzystanie taboru spalinowego.

Ponadto podkreślam, że tutaj Samorząd w ramach posiadanych kompetencji i możliwości finansowych, stara się wprowadzać w życie jak najlepsze rozwiązania dla publicznego transportu zbiorowego i dąży do jego stałego rozwoju. Od 2020 roku czynimy starania zmierzające do pozyskania środków zewnętrznych na dofinansowanie do zakupu taboru do obsługi linii nieelektryfikowanych. W 2020 roku została złożona fiszka do *Krajowego Planu Odbudowy*, jednak to finansowanie nie zostało w dalszym ciągu uruchomione. Co więcej, w roku 2021 i 2023 zostały złożone wnioski do *Rządowego Funduszu Polski Ład*. Zaznaczam, że w programie tym nie obowiązywały żadne kryteria czy zasady wyboru dokumentów do zakwalifikowania. Nasze propozycje nie zostały wybrane, a Województwo Opolskie nie otrzymało żadnego uzasadnienia w tym zakresie.

Zarząd Województwa Opolskiego podjął więc decyzję zmierzającą do zakupu pojazdów hybrydowych (umożliwiających obsługę linii zarówno zelektryfikowanych i nieelektryfikowanych) ze środków własnych. Procedura przetargowa w takich zamówieniach trwa długo, dlatego w bieżącym momencie nabycie i doposażenie taboru spalinowego nie jest możliwe.

Jako że ze środków Unii Europejskiej nie jest możliwe kupno pociągów z napędem spalinowym, prowadzimy także procedurę zakupu 5 pojazdów elektrycznych w ramach *Funduszy Europejskich dla Opolskiego 2021-2027* (z możliwością rozszerzenia zamówienia w przypadku pojawienia się finansowania na kolejne 15 sztuk). Złożono także wniosek do *Centrum Unijnych Projektów Transportowych* na kupno kolejnych 8 jednostek elektrycznych.

Z poważaniem

Członek Zarządu Województwa Opolskiego

Szymon Ogłaza

Sprawę prowadzi: Olaf Barcz

tel. 77 44 82 303

Do wiadomości:

1. Biuro Sejmiku Województwa Opolskiego