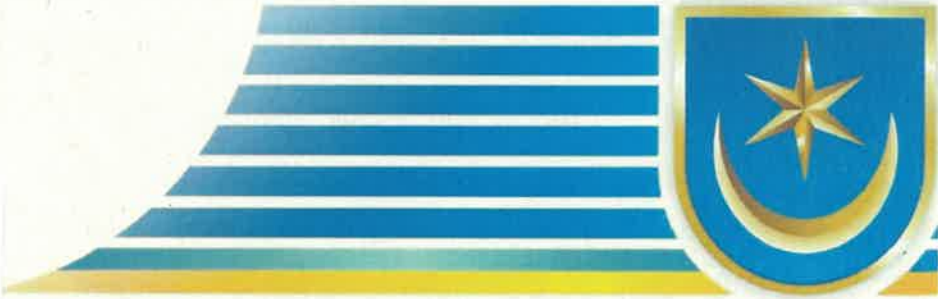


Radny Miasta Tarnobrzega  
Damian Szwagierczak  
(imię i nazwisko)



Tarnobrzeg, dnia 26.11.2024 r.

BAM/OP  
z up. PREZYDENTA MIASTA  
Kamil Kalinka  
Zastępca Prezydenta

## INTERPELACJA RADNEGO

Miejsce na adnotację Prezydenta  
i Przewodniczącego Rady

W sprawie Kolei Lasowiackiej

Szanowny Panie Prezydencie.

Sam fakt podjętej inicjatywy w odbiorze jest elementem godnym uwagi, lecz przed podpisaniem listy intencyjnego wnoszę o przeprowadzenie konsultacji w w/w inicjatywie i proszę o udzielenie odpowiedzi na pytania;

1. Na kiedy – wg koncepcji, która ma zostać zatwierdzona „listem intencyjnym” – planowane jest uruchomienie Kolei Lasowiackiej?. Brak możliwości wyjazdu PKA obecnie poza Kolbuszową upływa w ciągu kilku (3-4 lat). Czy ten fakt jest Prezydentowi znany?

2. Czy w związku z powyższym, prezydent obiecuje walkę o wydłużenie PKA do Tarnobrzega po terminie wygaśnięcia „trwałości projektu PKA” w ciągu kilku lat, a obecna koncepcja

"kolbuszowska" jest tylko protezą? Czy też mamy być docelowo jako Tarnobrzeg wpięci w PKA tylko poprzez przesiadki w Kolbuszowej?

3. Biorąc pod uwagę zapowiedź Prezydenta dotyczącą podpisania listu intencyjnego „w obecności marszałka”, czy prezydent uzyskał od marszałka deklarację wydłużenia PKA do Tarnobrzega po ewentualnym okresie przejściowym związanym z „trwałością projektu PKA”? Czy też jest odwrotnie, tzn. uzgodniono z marszałkiem docelowy model zakładający przesiadki tarnobrzeżan w Kolbuszowej? Czy też mamy być docelowo jako Tarnobrzeg wpięci w PKA tylko poprzez przesiadki w Kolbuszowej?

4. Czy prezydent zdaje sobie sprawę, że koncepcja, z przelotem przez Tarnobrzeg zamiast kończenia PKA w Tarnobrzegu, może utrudnić walkę o dodatkowe krawędzie peronowe dla stacji Tarnobrzeg (dodatkowe krawędzie są bardziej potrzebne przy rozpoczynaniu/kończeniu biegu niż przy zatrzymaniach na minutę postoju)?

5. Kto jest inicjatorem, pomysłodawcą koncepcji Kolei Lasowiackiej jako „uzupełnienia” PKA (przesiadki w Kolbuszowej)?

6. Czy Miasto przeprowadziło analizę podliczającą planowane zaangażowanie finansowe Tarnobrzega w projekty planowane w perspektywie 10 lat? Jeśli tak, to proszę o wskazanie kosztów Miasta. Pytanie dotyczy:

a. planowanych wydatków Miasta na nabycie taboru (zapewne wkład własny do ubiegania się o dofinansowanie) w poszczególnych latach, oraz wskazanie źródeł finansowania wkładu własnego oraz zakładanego mechanizmu pozyskania dofinansowania;

b. udział (procentowy, kwotowy) w kosztach operacyjnych uruchamianych pociągów (dopłata do pociągokilometra).

7. Jakie są założenia operacyjne projektu Kolei Lasowiackiej:

a. czasy przejazdu z Tarnobrzega do Stalowej Woli, Sandomierza, Kolbuszowej oraz Rzeszowa (uwzględniając czas przesiadki)?

b. częstotliwość kursowania?

c. godziny kursowania (pierwsze i ostatnie połączenie)

8. Czy Prezydent podjął działania, aby jakikolwiek offset (np. centrum serwisowe Kolei Lasowickiej, siedziba, centrum rozliczeniowe, etc.) znalazł się w Tarnobrzegu? Jeśli nie, to gdzie wg tej koncepcji takie centrum ma zostać zlokalizowane?

9. Czy Prezydent konsultował koncepcję „przesiadkową” z mieszkańcami? Jest to kluczowe od strony zrozumienia realnych potrzeb mieszkańców i ich ewentualnej gotowości do przesiadania się w Kolbuszowej, co wiąże się z kwestiami kosztowymi tj. pytaniem, czy po wydatkowaniu zakładanych kwot przez Miasto osiągniemy rozwiązanie, z którego mieszkańcy będą realnie korzystali?

10. Czy koncepcja „przesiadkowa” była omawiana w ramach prac nad SUMP? Lub wynika z jakichkolwiek eksperckich analiz, którymi dysponuje miasto? Jeśli tak, to kto zlecał i kto przygotowywał takie analizy? Proszę o ich udostępnienie. ?

11. Czy koncepcja Kolei Lasowiackiej była konsultowana z władzami/instytucjami kolejowymi (np. Ministerstwo Infrastruktury, PKP Polskie Linie Kolejowe), które przygotowują obecnie plany inwestycyjne w linie kolejowe?

12. Jakie są założenia operacyjne projektu Kolei Lasowiackiej:

a. czasy przejazdu z Tarnobrzega do Stalowej Woli, Sandomierza, Kolbuszowej oraz Rzeszowa (uwzględniając czas przesiadki)?

b. częstotliwość kursowania?

c. godziny kursowania (w tym pierwsze i ostatnie połączenie)

13. Zakładając, że system przesiadek do PKA w Kolbuszowej będzie trwały, czy ewentualne przesiadki w Kolbuszowej będą dogodne, tzn. czy są wypracowane wiążące zobowiązania odnośnie maksymalnego czasu pomiędzy przyjazdem pociągu z Tarnobrzega a odjazdem pociągu do Rzeszowa? Czy wszystkie połączenia zaplanowane w ramach Kolei Lasowiackiej będą skomunikowane z połączeniami PKA do Rzeszowa?

Jednocześnie opierając się na wiedzy specjalistów z branży transportu kolejowego pragnę przybliżyć pewne aspekty zagadnienia, które mogą mieć związek z zaproponowaną koncepcją Kolei Lasowiackiej.

Przypominam, że rząd poprzedniej kadencji parlamentarnej forsował połączenie Rzeszów-Warszawa przez Lublin i Stalową Wolę. W tym celu założono budowę linii wysokich prędkości Łętownia-Rzeszów. To ta słynna szprycha 6, która miała omijać Tarnobrzeg. Problem jest jednak taki z tą koncepcją, że prognozy ruchu dla tej linii są słabe, czyli nie uzasadniają – na chwilę obecną - budowy tej linii. Obecny rząd widzi relację Warszawa - Rzeszów w pierwszej kolejności przez Tarnobrzeg, co było widać w planie Horyzontalnego Rozkładu Jazdy (było to zapisane wprost). Takie zapisy dodatkowo uwidaczniają odejście od koncepcję szybkiej linii Łętownia-Rzeszów, na której w praktyce – zależy przede wszystkim Stalowej Woli, co jest zrozumiałe. Wg informacji prezentowanych przez spółkę CPK, dzięki tej linii czas przejazdu pomiędzy Rzeszowem a Stalową Wolą miałby wynieść 40 minut (dla pociągów klasy regioexpress) – wobec dzisiejszych ok 1,5 godziny (najszybsze pociągi intercity). Dla porównania: dzisiaj pociąg regionalny Tarnobrzeg-Rzeszów – jeszcze bezpośredni, bez przesiadek –

potrzebuje „zaledwie” 78 minut, a po dodaniu przesiadki osiągniemy okolicę ok 90 minut (zakładając dogodne skomunikowanie z PKA).

W kontekście zrozumiałych i publicznie znanych zamierzeń Stalowej Woli tym bardziej nasze miasto musi podejmować walkę o jak najlepsze połączenia kolejowe i dokonywać starań, aby nasza obecna przewaga w tym zakresie (mamy dzisiaj lepsze czasy dojazdu) – została utrzymana i wzmocniona. Oczywistym jest, że za atrakcyjniejsze – dla inwestorów, mieszkańców – jest uznawane to miasto, które ma szybsze i częstsze bezpośrednie połączenia ze swoją stolicą województwa. Konkurencja w tym obszarze odbywa się obecnie poprzez budowę funkcji przesiadkowej, hubowej. Mówiąc najprościej: potrzebujemy jak najdłuższych i jak najczęstszych bezpośrednich relacji dowożących do Tarnobrzega z ościennych ośrodków, a także szybkiego i bezpośredniego połączenia ze stolicą województwa.

Stąd też niepokoi mnie możliwość rozkomunikowania Tarnobrzega z Rzeszowem w ruchu regionalnym, a równocześnie wspieramy Stalową Wolę, która buduje sobie "zasięgi" i dowoży z dalszych regionów województwa podkarpackiego (np. z Kolbuszowej, która nie jest naturalnym obszarem ciężenia dla Stalowej Woli) i może w ten sposób poprawiać prognozy i budować funkcję hubu na północnym podkarpaciu, uzasadniając w przyszłości koncepcję e-szprychy 6, tej samej, której głównym zadaniem będzie odebranie (od linii Warszawa-Tarnobrzeg-Rzeszów) funkcji najszybszego połączenia podkarpacia z Warszawą.

Bardzo proszę nie postrzegać mojej analiza przez pryzmat niechęci do Stalowej Woli lecz jako analizy która ma zabezpieczyć interesy naszego miasta. Logika osi transportowych na północnym podkarpaciu jest taka, że to do Tarnobrzega jak również do Sandomierza powinny dojeżdżać pociągi z różnych kierunków (Mielec/Dębica, Staszów, Kolbuszowa, StalowaWola/Nisko/Leżajsk), wzmacniając oś Warszawa-Tarnobrzeg-Rzeszów. Obiektywnie

korzystne położenie Tarnobrzega na kolejowej mapie Polski – dotychczas niewykorzystywane – pozostaje jednym z ostatnich zasobów, na których można budować siłę i atrakcyjność miasta. Więc bardziej powinniśmy szukać relacji Dębica-Mielec-Tarnobrzeg, Przeworsk-Stalowa Wola-Tarnobrzeg, niż wpisywać się w relacje przelotowe, szczególnie takie, które nas mogą rozkomunikować, a wzmocnić tylko i wyłącznie już bardzo dobrze funkcjonującą Stalową Wolę. Tak więc docelowo taka Kolej Lasowiacka, jeśli miałyby powstać, to albo powinna biec z Tarnobrzega dalej niż do Stalowej Woli (Przeworsk? Leżajsk? Nisko?) – umożliwiając w ten sposób dogodne przesiadki w Tarnobrzegu mieszkańcom tych miast lub ewentualnie przedłużając bieg z Tarnobrzega do Mielca/Dębicy (łączyć te dwie wyżej wzmiankowane relacje). W każdym razie, bezwzględnie trzeba podejmować działania o wydłużanie PKA do Tarnobrzega. Linia kolejowa 71 (Ocice-Rzeszów) ma dobre parametry, została niedawno zelektryfikowana, i musi stać się jak najszybciej główną osią komunikującą północ województwa ze swoją stolicą.

Korzystając z okazji pragnę zapytać czy Tarnobrzeg uczestniczył w dniu 14 listopada 2024 r w Kongresie Kolejowym w Warszawie o którym informowałem we wniosku radnego w dniu 24.09.2024.

W związku z powyższym wnoszę o zorganizowanie konsultacji do udziału w której zostaną zaproszeni specjaliści z zakresu przewozów kolejowych.

*Jamaj Sasade*