Sz. P.

Damian Szwagierczak

Radny Rady Miasta Tarnobrzega

Dotyczy: interpelacji w sprawie Kolei Lasowiackiej

W odpowiedzi na interpelację Pana Radnego Rady Miasta Tarnobrzega, złożoną w dniu 28 listopada 2024 r., w sprawie Kolei Lasowiackiej poniżej przekazuję odpowiedzi na poszczególne pytania zawarte w przedmiotowej interpelacji:

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?

Ad 1. Ten fakt jest znany Prezydentowi Miasta Tarnobrzega. Faktycznie w terminie od 3 do 4 lat, zakończy się trwałość projektu Podkarpackiej Kolei Aglomeracyjnej (PKA). Miasto Tarnobrzega nie będzie jednak czekać tyle lat, aż zakończy się trwałość tego projektu. Już przygotowuje się, pracuje nad dobrym projektem, który może uzyskać wsparcie i finansowanie w ramach środków unijnych. Chcemy przygotować cały projekt i całą koncepcję rozwoju kolei w regionie. Trwałość PKA nie wyklucza możliwości jej rozwoju. Za chwilę PKA może zostać rozszerzona, jeśli uruchomiona zostanie Kolej Lasowiacka (KL). Zaznaczyć należy, że nazwy tu nie grają roli. Dziś skupiamy się na nazwie roboczej KL, ale pociąg „Polregio”, który będzie jechał z Tarnobrzega do Rzeszowa, na odcinku z Tarnobrzega do Kolbuszowej może być pociągiem „Polregio”, a od Kolbuszowej do Rzeszowa może być już PKA. Co istotne, wcale nie musi dochodzić do przesiadek. Dzisiaj, ponieważ istnieje trwały projekt PKA, skupiamy się na tym, by w Kolbuszowej, oprócz tych linii, które już w tej chwili są i nie są liniami przesiadkowymi, stworzyć dodatkowe połączenia. Jeżeli jednak w grę będzie wchodzić ewentualna przesiadka, to mogłaby zostać ona zlikwidowana po zamknięciu trwałości projektu PKA.

Tarnobrzeg ma szansę stać się strategicznym kolejowym hubem. To u nas muszą być stworzone tzw. mijanki. Dlatego, że stąd mają odbywać się podróże do Stalowej Woli, Sandomierza, centrum Polski - Łodzi Kaliskiej i Kielc, czy też w drugą stronę, linią Mielec-Dębica. Dlatego realizacja KL nie osłabi, wręcz przeciwnie, zwiększy nasze możliwości negocjacyjne, jeżeli chodzi o przebudowę linii kolejowej LK71. Jak bowiem wiadomo zakończyła się już faza projektowania zmian na linii LK71, a Miasto Tarnobrzeg nie złożyło niestety żadnej uwagi do tego projektu.

1. 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?

Ad 2. Prezydent Miasta Tarnobrzega już podjął taką walkę. Dzisiaj przy trwałości projektu nie mamy innego rozwiązania, innej możliwości wprowadzenia zmiany. Natomiast ten projekt kiedyś będzie szerszy i może nie nazywać się PKA, a może to być rozszerzona kolej aglomeracyjna, która będzie zawierała wszystkie połączenia w ringu, łącząc Tarnobrzeg z Stalową Wolą, Niskiem, Przeworskiem, Przemyślem, po Mielec i Dębicę, a także wychodząc dalej poza województwo podkarpackie.

1. 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?

Ad 3. Marszałek jest żywo zainteresowany rozwojem linii kolejowej i osobowego transportu kolejowego na Podkarpaciu. Wyraża chęć pomocy i działania w tym kierunku. Taką deklarację w tym zakresie uzyskaliśmy jako samorządowcy, którzy zajmują się naszym projektem. Mocno walczymy o to, aby przygotować odpowiedni projekt w ramach nowej perspektywy unijnej, który mógłby uzyskać dofinansowanie.

W naszym projekcie nie uzgadniamy docelowej przesiadki, bo docelowo tej przesiadki ma nie być. Dziś mówimy o przesiadce tylko jako tymczasowym rozwiązaniu. Jeżeli udałoby się przed zakończeniem trwałości projektu PKA uruchomić nasz projekt, roboczo nazwany 4KA, czyli np. „Czwórmiejska Kolej Aglomeracyjna”, takiej przesiadki nie będzie.

1. 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)?

Ad 4. Absolutnie jest to nieprawda. Jest wręcz przeciwnie. To właśnie nasze rozwiązanie pomoże nam w walce o dodatkowe krawędzie peronowe i tory. Poprzednie władze Miasta Tarnobrzega nie składały żadnych uwag do projektu, który się tworzył na przebudowę linii LK71. Obecny model, nad którym pracujemy – KL czy 4KA, ma możliwość rozwoju komunikacji kolejowej, właśnie w kierunku Mielca, Dębicy Sandomierza, Kielc, Łodzi, Warszawy i Stalowej Woli, prowadząc do tworzenia kolejowych ringów. Miasto Tarnobrzeg staje się strategicznym punktem na regionalnej mapie, w którym właśnie tzw. mijanki i dodatkowe tory będą potrzebne. To działa na naszą korzyść i może pomóc, a nie przeszkodzić.

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

Ad 5. Jest to inicjatywa samorządowców północnej części Podkarpacia, wicestarosty tarnobrzeskiego Wojciecha Śmiecha, burmistrza Wiesława Ordona, prezydenta Tarnobrzega. Również zainteresowany tą koncepcją jest burmistrz Kolbuszowej.

1. 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:
2. 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;
3. udział (procentowy, kwotowy) w kosztach operacyjnych uruchamianych pociągów (dopłata do pociągokilometra).

Ad 6. Jesteśmy na wstępnym etapie projektu. Spisany został odpowiedni protokół, w którym zawarte są nasze koncepcje. Za chwilę, po uzupełnieniu koncepcji, prześlemy ją do Urzędu Marszałkowskiego i Urząd Marszałkowski będzie działał dalej w tej sprawie. Oczywiście wkład własny miasta będzie w tym projekcie bardzo istotny. Na tę chwilę jednak nie można określić jego wysokości. Nie ma jeszcze określonego zapotrzebowania na tabor ani sprecyzowanego zakresu uzupełnień, jakie należy wnieść do projektu przygotowanego przez PKP PLK. Wysokość zaangażowania finansowego Miasta wyliczona zostanie w kolejnym etapie. Analogicznie sprawa wygląda z udziałem procentowym w kosztach operacyjnych. Na takie pytanie odpowiedzieć można będzie dopiero w kolejnym etapie.

1. Jakie są założenia operacyjne projektu Kolei Lasowiackiej:
2. czasy przejazdu z Tarnobrzega do Stalowej Woli, Sandomierza, Kolbuszowej oraz Rzeszowa (uwzględniając czas przesiadki);
3. częstotliwość kursowania?
4. godziny kursowania (pierwsze i ostatnie połączenie)?

Ad 7. Zakłada się, że z Tarnobrzega do Rzeszowa podróż trwać powinna ok. jednej godziny. Gdy strategicznie i logistycznie byłyby te połączenia utworzone czas podróży na tym odcinku skróciłby się o około 10 min w stosunku do obecnie istniejących połączeń. Jeżeli chodzi o częstotliwość kursowania pociągów, to wydaje się, że najlepszym rozwiązaniem byłby ruch pociągów na tym kierunku w odstępnie jednej godziny. Oczywiście ruch ten dopasowany powinien zostać do celu, który każde połączenie kolejowe musi mieć sprecyzowane. Chodzi o to, aby ruch pociągów był zsynchronizowany z dojazdami do pracy czy szkół w poszczególnych gminach.

1. 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?

Ad 8. Jest to na razie wstępna analiza. Jednak rozpatrywane są dwie możliwości. Rozważa się lokalizację centrum serwisowego w Tarnobrzegu lub w Nowej Dębie.

1. 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?

Ad 9. To kolejny etap. tworzenia projektu, gdy konsultacje społeczne będą przeprowadzane. Dziś podjęte zostały działania związane z analizą dokumentów, w tym np. z ustaleniem liczby osób dojeżdżających do Tarnobrzega. W szczególności młodych osób korzystających z naszych tarnobrzeskich szkół i przedszkoli. Wyliczenia mówią, że mówimy tu o 2200 osobach, które codziennie podróżują do szkoły podstawowej, średniej oraz naszych przedszkoli. Zatem uznać należy, że potencjał jest bardzo duży. Zapewniam, że w momencie rozwoju prac nad naszym projektem będą prowadzone konsultacje społeczne w tym zakresie.

1. 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?

Ad 10. Jesteśmy w takcie prac nad projektem. Takie analizy będą dopiero wykonywane.

1. 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?

Ad 11. Koncepcja KL jest konsultowana z PKP PKL. Założeniem wstępnym w tym etapie prac jest zaangażowanie w projekt osób, które mogą nas wspomóc w walce o środki unijne. Mowa tu o Marszałku Województwa. Oczywiście wypracowane przez nas koncepcje i propozycje będą przekazywane do PKP PLK. W najbliższym czasie nastąpi spotkanie Prezydenta Miasta Tarnobrzega z dyrekcją PKP PLK, celem omówienia właśnie przebudowy i zmiany projektu opracowanego przez PKP PLK dla linii kolejowej LK71. O dalszych postępach w pracach nad zmianami w projekcie LK71 będą na bieżąco informował opinię publiczna.

1. Jakie są założenia operacyjne projektu Kolei Lasowiackiej:
2. czasy przejazdu z Tarnobrzega do Stalowej Woli Sandomierza, Kolbuszowej oraz Rzeszowa (uwzględniając czas przesiadki)?
3. częstotliwość kursowania?
4. godziny kursowania (w tym pierwsze i ostatnie połączenie)?

Ad 12. Nie jesteśmy w stanie tego określić na tym etapie projektu. Przede wszystkim projekt musi być mocno zoptymalizowany. Jeśli chodzi o częstotliwość kursowania pociągów na trasie Tarnobrzeg-Rzeszów czy Tarnobrzeg-Stalowa Wola wydaje się, że optymalnym rozwiązaniem są połączenia co jedną godzinę, podobnie też na trasie do Sandomierza. Natomiast jeśli chodzi o godziny kursowania pociągów, to nie jest ten etap prac. Zależy to bowiem od ostatecznego ustalenia częstotliwości kursowania pociągów oraz od liczby linii kolejowych, które będzie można uruchomić.

1. 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?

Ad 13. System przesiadek w PKA nie będzie trwałym systemem. Pracujemy nad tym, aby przesiadki, jeżeli już będą, to tylko i wyłącznie jako tymczasowe rozwiązanie.

Z poważaniem

Prezydent Miasta

Łukasz Nowak