

Portal Województwa Lubuskiego



Samorząd województwa dokłada po równo do kolei w regionie. Z wielu zadań wyręcza rząd



Kategoria - Transport i Infrastruktura

Data publikacji -17 lutego 2023 godz. 14:50

- Nakłady samorządu województwa na przewozy regionalne to w tym roku 120 mln zł. Rozumiemy konieczność rozwijania transportu publicznego - podkreśla Marcin Jabłoński, członek Zarządu Województwa Lubuskiego.

Co z linią 203? Jakie są plany jej modernizacji? Po której stronie jest teraz pięteczka?

Ile samorząd dokłada do kolei w regionie i na co idą te pieniądze? O to pytali dziennikarze podczas konferencji prasowej, która odbyła się w piątek, 17 lutego 2023 r. w Biurze Zamiejscowym Urzędu Marszałkowskiego Województwa Lubuskiego z siedzibą w Gorzowie Wlkp. Na pytania odpowiadali: **Marcin Jabłoński - Członek Zarządu Województwa Lubuskiego, Piotr Tykwiński - Zastępca Dyrektora Departamentu Infrastruktury i Komunikacji UMWL, Krystyna Sibińska - Poseł na Sejm RP**, a o komunikacyjnych frustracjach młodych mówiła **Natalia Łotocka ze Stowarzyszenie Młodzi Demokraci**.

Koszty rosną

Nakłady na samo dofinansowanie połączeń kolejowych rosną z roku na rok tj. z 42,6 mln zł w roku 2017 do ponad 80 mln zł w roku 2022 i 117 mln zł w roku 2023. Jest to dotacja dla spółki POLREGIO wykonującej przewozy na zlecenie samorządu województwa. Aż 23,2 mln zł samorząd dołoży do przeglądów i napraw okresowych taboru kolejowego. Zwiększono liczbę regularnych połączeń.

Albo dofinansowanie rządowe albo... zwrot unijnych środków

- Cieszę się, że spotykamy się w Gorzowie, by wyjaśnić państwu sporne kwestie i podawać wiarygodne i rzetelne informacje. Tym razem ws. połączeń kolejowych. Samorząd wojewódzki jest tylko organizatorem przewozów, a nie właścicielem i zarządcą infrastruktury kolejowej. Z tego względu jesteśmy skazani na oczekiwanie, jeśli chodzi o sprawność realizowanych przedsięwzięć i zadań w tym zakresie przez władze rządowe. Dotyczy to również elektryfikacji linii 203, gdzie opracowanie dokumentacji kosztowało 6,5 mln zł, z czego 4,5 mln zł pochodziło z Regionalnego Programu Operacyjnego - ze środków unijnych. Mam nadzieję, że rząd podejmie te inwestycje. Inaczej stanie w obliczu zagrożenia zwrotu tych nakładów, takie są zasady finansowania projektów ze środków Unii Europejskiej. My nie czekamy na to, robimy swoje. **Podwoiliśmy liczbę przewożonych pasażerów w stosunku do 2021 r., nakłady samorządu województwa na przewozy regionalne to w tym roku 120 mln, kolejne 20 mln to naprawy szynobusów.** To również prawie trzykrotny wzrost do środków z roku 2017 i 2018 gdzie było to niespełna 50 mln zł. To są fakty, naprawdę robimy wszystko, żeby spełniać oczekiwania mieszkańców. **Rozumiemy zmiany klimatyczne i konieczność rozwijania transportu publicznego, ale do tego potrzebni są partnerzy po stronie spółek takich, jak POLREGIO, jak również wsparcie z budżetu państwa.** My dokładamy w ramach programu Kolej plus na inwestycje rządowe 15% jak w przypadku Lubuska i gotowi jesteśmy dołożyć 15% na wartość ponad 300 mln inwestycję dotyczącą Gorzowa. Czekamy na zaakceptowanie tego projektu, bo jest na liście rezerwowej. Pokazujemy czyny i fakty, że transport kolejowy jest dla nas bardzo ważny. Rozumiemy oczekiwania mieszkańców, próbujemy im sprostać, lecz sami nie jesteśmy w stanie. Muszą stanąć po naszej stronie partnerzy z POLREGIO, rząd i spółki kolejowe - mówi **Marcin Jabłoński**, członek zarządu województwa lubuskiego.

Członek zarządu województwa lubuskiego odpowiadał także na pytania, ile kar naliczył samorząd przewoźnikowi za niedogodności w związku z przewozami. **Ta kwota to ponad 7 mln zł.**

Bijemy rekordy

- Chcę zwrócić uwagę na zestawienie cyfr. One czasami są nudne, ale mogą bardzo dużo pokazać. Jeżeli rząd Polski mówi: zrealizujemy program Kolej plus i prosi o dołożenie 15% na infrastrukturę - to brzmi pięknie w liczbach. Ale jeśli projekt jest wart 300 mln, to my musimy dołożyć 50 mln. Skoro zadaniem województwa jest organizacja połączeń, to za 50 mln wolimy przewieźć mieszkańców do Poznania, Berlina czy w stronę Kostrzyna czy Krzyża, albo stworzyć nowe połączenia z Zieloną Górą. To obowiązkiem państwa jest wybudowanie infrastruktury, po której marszałek zorganizuje połączenia kolejowe. Tymczasem to wszystko przerzucone jest na nasze barki. My to robimy, bo jest taka konieczność i nie uchylamy się od tego zadania - tłumaczy **Piotr Tykwiński**, zastępca Dyrektora Departamentu Infrastruktury i Komunikacji UMWL. - Jakie są efekty? Przewieźliśmy w roku 2022 rekordową liczbę pasażerów. 3 280 000 - tyle osób skorzystało z połączeń organizowanych przez samorząd województwa lubuskiego. W porównaniu z rokiem poprzednim, kiedy skorzystało 1 600 000 osób, to absolutny rekord, a w porównaniu z czasami przed pandemią to 500 000 ludzi więcej. Nasza praca daje efekty, jednakże jesteśmy dalecy, aby uciekać od odpowiedzialności za niedociągnięcia. Staramy się i widać, że Lubuszanie korzystają coraz chętniej z kolei - mówi P. Tykwiński.

Interwencje na razie bez echa

- Napisałam bardzo dużo interpelacji dotyczących modernizacji kolei, połączeń i rewitalizacji. To wszystko jest niezwykle ważne i wynika z interwencji mieszkańców. W ostatnim czasie coraz więcej interwencji dotyczy spóźnień, odwoływania pociągów, braku komunikacji zastępczej. W związku z tym wystosowałam oddzielnie pismo do prezesa POLREGIO, ale również poprosiłam podczas Komisji Infrastruktury przedstawicieli Urzędu Transportu Kolejowego o przeprowadzenie kontroli i weryfikację tego, co się dzieje na linii kolejowej 203. Mieszkańcy Drezdenka, Starego Kurowa, Santoka, Witnicy, Bogdańca, Kostrzyna zgłaszają problemy, podobnie mieszkańcy Gorzowa i Zbąszynka korzystający z linii 367. Połączenia te, które nawet istnieją, są niedostosowane do godzin rozpoczęcia pracy czy nauki oraz do tego, żeby ludzie bezpiecznie i o normalnych godzinach podróżowali. Mam nadzieję, że te interwencje przyniosą skutek - mówi **Krystyna Sibińska**, Poseł na Sejm RP.

Natalia Łotocka ze Stowarzyszenia Młodzi Demokraci podkreśla, że mieszkańcy Gorzowa są wykluczeni komunikacyjnie. - Nie możemy się nigdzie dostać. Problemem jest, żeby pojechać na jakiekolwiek wydarzenia, uroczystości czy imprezy z Gorzowa do okolicznych miejscowości. Żeby do pracy czy szkoły dojechać w normalnych godzinach - to się nie da. Albo opóźnienia, albo odwołania pociągów i brak komunikacji zastępczej. Studiuję w Poznaniu. Pociąg o 20:50 do Gorzowa jest zawsze spóźniony. Jako stowarzyszenie staramy się nagłaśniać nasze problemy z transportem, zwracamy się do posłów o pomoc, zbieramy podpisy pod petycjami - mówi N. Łotocka.

Dane mówią same za siebie

Ze wzrostem dotacji dla operatora POLREGIO zwiększana jest liczba pociągów objętych umową z Województwem Lubuskim. Od grudnia 2021 roku zwiększono liczbę połączeń regionalnych na odcinku Kostrzyn – Gorzów Wlkp. – Krzyż i Gorzów Wlkp. – Zbąszynek. W sumie na odcinku Kostrzyn – Gorzów Wlkp. w dni robocze kursuje aż 14 par pociągów, a na odcinku Gorzów Wlkp. – Krzyż - 12 par pociągów. Z Gorzowa Wlkp. do Zbąszynka kursuje 7 par pociągów, w tym część po zakończeniu remontu linii pojedzie ponownie do Zielonej Góry.

Do obsługi trasy Kostrzyn – Gorzów Wlkp. – Krzyż – Poznań samorząd przeznaczył najnowszy tabor kolejowy, w tym dwa trójczłonowe zespoły trakcyjne produkcji NEWAG SA, które zakupiliśmy w 2020 roku za ponad 43 mln zł, przy 85-procentowym dofinansowaniu UE w ramach RPO – Lubuskie 2020.

Obecnie trwają prace nad uruchomieniem sezonowych połączeń z Gorzowa Wlkp. do Pszczewa.

Budowa i utrzymanie linii kolejowych, po których kursują pociągi organizowane przez Marszałka Województwa to zadanie Państwa. Liniami kolejowymi zarządza państwowa spółka PKP Polskie Linie Kolejowe SA, która otrzymuje środki finansowe na utrzymywanie linii kolejowych, jak również jest beneficjentem środków unijnych przeznaczonych na modernizację infrastruktury. Tak jest również w przypadku Regionalnego Programu Operacyjnego, w ramach którego PKP PLK SA otrzymała w bieżącej perspektywie dofinansowanie na własne projekty. Z RPO Lubuskie 2020 dofinansowano m.in. kwotą 4,4 mln zł wykonanie dokumentacji projektowej dla modernizacji linii nr 203 na odcinku Krzyż – Gorzów Wlkp. Opracowana dokumentacja jest konieczna do realizacji przez PKP PLK SA prac inwestycyjnych na linii ze środków centralnych. Na rozpoczęcie tych prac samorząd województwa czeka z niecierpliwością i jest gotowy z dokumentacją.

Sytuację zmienił jednak rządowy Program Kolej+, w którym samorządy mogły zawnioskować o inwestycje na wskazanych przez siebie liniach pod warunkiem zapewnienia 15% wkładu własnego. W ten sposób finansowanie dokumentacji studialnej i projektowej dla budowy i modernizacji linii kolejowych, a nawet części fizycznych robót przerzucono na barki samorządów. Opracowanie tej dokumentacji nie daje jednak gwarancji dalszej realizacji projektów. Należy zwrócić uwagę, że te 15% wkładu przy wielomilionowych projektach kolejowych generuje kwoty rzędu dziesiątek milionów złotych, co przy ograniczonych budżetach jest nie do udźwignięcia dla samorządów.

Choć program Kolej+ jest adresowany do samorządów każdego szczebla, w naszym regionie jedynie Samorząd Województwa Lubuskiego złożył wnioski do tego Programu, a siedem naszych propozycji projektów spełniło jego kryteria i cele oraz zakwalifikowano je do II etapu naboru.

Z uwagi na spodziewany bardzo duży koszt realizacji (ponad 1 mld zł) oraz rezygnację Województwa Zachodniopomorskiego odstąpiono jedynie od dalszego procedowania projektu obejmującego odbudowę linii nr 415 na odcinku Gorzów Wlkp. – Myślibórz.

Dla pozostałych projektów przeprowadzono rozmowy ze wszystkimi samorządami z poziomu miast i powiatów, którzy są potencjalnymi beneficjentami projektów Kolej+. Rozmowy prowadzono w kierunku uzyskania deklaracji finansowego wsparcia w realizacji Studium Planistyczno-Prognostycznego na poziomie 50% kosztów, a także dalszego wsparcia na tym samym poziomie w przypadku realizacji projektów na dalszym etapie. Konsensus wśród samorządów uzyskano dla dwóch projektów obejmujących połączenia Zielona Góra – Lubsko oraz Gorzów Wlkp. – Międzychód.

Mając powyższe na uwadze Zarząd Województwa Lubuskiego zdecydował o dalszej realizacji projektu obejmującego odcinek Międzychód – Skwierzyna, który we współpracy z Wielkopolską obejmie odtworzenie korytarza transportowego Gorzów Wielkopolski – Międzychód – Poznań, a także możliwość rozszerzenia tego połączenia o odcinek miejski na terenie Gorzowa Wlkp. w kierunku Strefy Ekonomicznej. Ponadto do dalszej realizacji przyjęto projekt rewitalizacji linii nr 275 do Lubska.

25 kwietnia 2022 r. PKP Polskie Linie Kolejowe poinformowały, że projekt dotyczący Lubska o wartości ok. 66 mln zł został zakwalifikowany do dofinansowania w ramach programu Kolej+, natomiast projekt pn. „Remont linii nr 363 na odcinku Skwierzyna – Międzychód”, o wartości ponad 328 mln zł, został umieszczony na liście rezerwowej tego programu. A jego realizacja uzależniona będzie od dostępnej alokacji finansowej.