

Portal Województwa Lubuskiego



Kiedy sytuacja na kolei wróci na dobre tory?



Kategoria - Transport i Infrastruktura

Data publikacji - 11 września 2023 godz. 16:48

Podczas sesji Marszałek Elżbieta Anna Polak i członek zarządu Marcin Jabłoński szczegółowo przedstawili działania, które lubuski samorząd podejmuje, by rozwiązać problemy na kolei.

- Zarząd Województwa w pełni realizuje warunki umowy podpisanej ze spółką Skarbu Państwa nadzorowaną przez rząd Prawa i Sprawiedliwości. Zarząd Województwa w tym roku, zgodnie z umową, dofinansował przewozy regionalne kwotą 117 mln złotych – tylko do samych przewozów. 23 mln zł przeznaczyliśmy na

naprawy . Dzisiaj przeznaczylimy 44 mln zł na zakupu dwóch pociągów. Wcześniej kupiliśmy 23 pociągi. Wszystkie warunki umowy Zarząd Województwa wykonuje zgodnie z tym, co jest w niej zapisane – mówiła **marszałek Elżbieta Anna Polak**. - Nasza cierpliwość już się skończyła, ponieważ w ubiegłym roku 3158 połączeń odwołało Polregio. W tym roku, tylko w sierpniu, było to 700 odwołanych połączeń. A to nie wszystko, ponieważ również składy, które powinny być realizowane na tych połączeniach, są ograniczane. Brakuje przede wszystkim pociągów spalinowych. Wykonaliśmy również duże nakłady finansowe, współfinansując zadania spółki Skarbu Państwa nadzorowanej przez rząd Prawa i Sprawiedliwości - PLK, która dostała duże środki finansowe w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego na modernizację linii kolejowych, głównie na połączeniu Zielona Góra - Poznań. Negocjowaliśmy warunki realizacji nakładów na elektryfikację linii kolejowej nr 203, ale jak do tej pory strona rządowa nie wywiązała się z tej umowy. Ponieśliśmy koszty na pełną dokumentację w ramach naszego regionalnego programu.



© Paweł Wańczko/Lubuskie.pl

Samorządowcy wiedzą, po kogo stronie leży wina

Lubuska marszałek poinformowała, że Zarząd Województwa wystąpił do spółki Polregio z wezwaniem ostatecznym dot. realizacji umowy zgodnie z jej warunkami: - Pod wpływem naszych rozmów i negocjacji jest również realizowany przez spółkę program naprawczy. Nasi mieszkańcy, Lubuszanie, absolutnie mają prawo do krytyki ale powinni wiedzieć, że to spółka rządowa, w której my mamy trochę ponad 1 procent, odpowiada za to co się teraz dzieje. Nie ma zgody na to, żeby w dalszym

ciągu PiS-owska spółka prowadziła kampanię na lubuskich torach. Nie mają monopolu, możemy przystąpić do porozumień z kolejami dolnośląskimi i wielkopolskimi.

- W ubiegłym tygodniu zorganizowaliśmy w Gorzowie spotkanie w siedzibie Zachodniej Izby Przemysłowo-Handlowej. Zaprosiliśmy wszystkie samorządy, które są położone wzdłuż tras kolejowych. Mieliśmy bardzo dobrą frekwencję. W spotkaniu, które trwało około dwóch godzin, wzięło udział kilkadziesiąt osób. Przedstawiliśmy tam bardzo szczegółowe informacje o obecnej sytuacji i jej genezie. Nie było żadnego protestu. Samorządowcy rozumieli opisywaną rzeczywistość i zdali sobie doskonale sprawę z tego, że wina nie leży po stronie samorządu województwa i nie zauważyłem, żeby później ktoś komunikował, że jest inaczej, poza jakimś incydentalnymi próbami nadużyć, jakie pojawiają się permanentnie w ostatnim czasie w tzw. mediach narodowych – przekazał w trakcie poniedziałkowej sesji Sejmiku Województwa Lubuskiego (11 września 2023 r.) **członek zarządu województwa Marcin Jabłoński** odpowiadając na pytanie radnego Marka Surmacza o rzekomy protest samorządowców z północy regionu.

Samorząd wywiązuje się ze swych obowiązków

- Samorząd województwa na mocy obowiązujących przepisów prawa jest odpowiedzialny za organizację kolejowych przewozów regionalnych, natomiast ich bezpośrednio nie realizuje, ale też w szczególności realizuje je na infrastrukturze kolejowej, za które odpowiada państwo i powołane do tego celu spółki, jak chociażby Polskie Linie Kolejowe. W ostatnich pięciu latach podjęliśmy ogromne wysiłki, by rozwinąć, rozbudować, unowocześnić i zintensyfikować wykorzystanie przewozów regionalnych. Jeszcze pięć lat temu nakłady z budżetu województwa na przewozy regionalne to była kwota pięćdziesięciu kilku milionów złotych. W ostatnim roku jest to prawie 120 milionów złotych, a do tego jeszcze kolejnych kilkanaście na modernizację i przeglądy techniczne wykorzystywanych w województwie lubuskim szynobusów – przedstawiał argumenty **Marcin Jabłoński**. - Warto też powiedzieć, że w tych ostatnich pięciu latach liczba kilometrów obsługiwanych przez regionalne koleje to znacznie ponad 4 miliony, a jeszcze pięć lat temu było to około 2 mln 700 tys. kilometrów w ciągu roku. To wszystko jest obsługiwane przez 20 pojazdów spalinowych, a tak naprawdę potrzebnych jest ich 16, więc nie mamy ich za mało. Są one jednak w niedobrym stanie z powodów, za które odpowiadają przede wszystkim Przewozy Regionalne. Nie ma dość mocy, możliwości, zasobów, by odpowiednio szybko remontować te, które są uszkodzone. Wszystko to dokładnie opisane jest w umowie, jaką podpisaliśmy przed około trzema laty z Przewozami Regionalnymi. Z punktu widzenia interesów województwa umowa jest dla nas bardzo korzystna, choć pociąga za sobą szereg konsekwencji w postaci wysokich nakładów. Mamy te pieniądze, płacimy wystawione nam faktury na czas, mamy pieniądze w Wieloletniej Prognozie Finansowej, realizujemy wszystkie swoje obowiązki, w tym dotyczące okresowych przeglądów pojazdów, dla których organizujemy postępowania przetargowe. Wszystko to, co zostało sędowane na samorząd województwa, jest realizowane precyzyjnie, zgodnie z zapisami umowy.

Nie mamy wpływu na nadzór nad państwową spółką

Marcin Jabłoński zwrócił uwagę, że doszło do wzrostu liczby połączeń oraz odtwarzania połączeń, np. z Zielonej Góry do Gubina i Guben. To wszystko powodowało, że pojazdy pokonywały coraz więcej kilometrów. Z czasem okazało się jednak, że Polregio nie przygotowało się do tego we właściwy sposób i organizacja wykorzystania taboru jest niewystarczająca. - Dlatego wezwaliśmy zarząd Polregio do przygotowania programu naprawczego, który spowoduje poprawę tej sytuacji. Plan naprawczy został przygotowany. Podjęto też decyzje personalne w samej dyrekcji regionalnej Przewozów. Takie też było nasze żądanie, żeby dyrekcja regionalna wyposażona została w większe możliwości, kompetencje i uprawnienia do podejmowania działań. W jakiejś części tak się rzeczywiście stało. Jeśli chodzi o komunikację z obecnym dyrektorem Przewozów Regionalnych w Zielonej Górze, nie mamy powodów, by narzekać, natomiast nie wszystko, co wymaga pilnej poprawy, jest dla tego oddziału regionalnego możliwe. Stąd nieustannie oczekujemy wsparcia ze strony spółki ogólnokrajowej – mówił Marcin Jabłoński, który dodał, że zarząd województwa jest gotowy udostępnić pełną korespondencję, z której jasno wynika, że Przewozy Regionalne przyznają się do błędów.

- W spółce Polregio samorząd lubuski ma nieco ponad 1 proc. udziałów. Nie mamy żadnego wpływu na nadzorowanie tej spółki. Jest to spółka Skarbu Państwa. Chciałabym przypomnieć, że dochody budżetu województwa z tytułu funduszu kolejowego są od lat na tym samym poziomie i wynoszą 6,8 mln zł. To a propos pytania Pana radnego Łatwińskiego, który mówi, że są zaniedbania i należałoby kupować więcej pociągów. Na dzisiejszej sesji wprowadzamy 44 mln zł na zakup dwóch pociągów. To są wydatki w takiej skali – tłumaczyła marszałek Elżbieta Anna Polak. - Zakupy robiliśmy głównie z Regionalnego Programu Operacyjnego i zaplanowaliśmy w ramach Krajowego Planu Odbudowy, który w Polsce nie istnieje i nie jest to wina Zarządu Województwa Lubuskiego.

Dlaczego linia 203 nie została zelektryfikowana?

- Za opóźnienia, odwołane kursy samorząd województwa nalicza spółce wielomilionowe kary. To oczywiście żadna pociecha, bo kary nie jeżdżą i nie przewożą pasażerów. Staramy się natomiast wyegzekwować, by Polregio realizowało zapisy umowy. A główną bolączką jest fakt, że ponad 70 proc. linii kolejowych w województwie lubuskim to linie niezelektryfikowane. Oznacza to, że po tych liniach muszą poruszać się pojazdy spalinowe. W dzisiejszych czasach, zgodnie z zapisami różnego rodzaju polityk unijnych, nie możemy kupować taboru emisyjnego. Musimy próbować kupować szynobusy zeroemisyjne – elektryczne bądź ewentualnie korzystające z innych technologii, których tak naprawdę nie ma na rynku, np. wodorowe. Jest to pewnego rodzaju ślepa uliczka, dlatego też samorząd województwa z dużą determinacją od lat zabiega o to, żeby główny szlak kolejowy, linia 203, kluczowy dla północy województwa, został wreszcie zmodernizowany i zelektryfikowany – tłumaczył Marcin Jabłoński. - Już kilka lat temu, w 2018 roku, została podpisana umowa z Regionalnego Programu Operacyjnego na wsparcie finansowania opracowania dokumentacji projektowej dla elektryfikacji linii 203. Potem zaczęły się pojawiać komunikaty ze strony przedstawicieli rządu, że linia będzie elektryfikowana, że zostaną podjęte rzeczywiste działania w roku 2022, najpóźniej w 2023. Były konferencje z udziałem ówczesnej minister Rafalskiej, która także potwierdzała, że rząd, ministerstwo, spółki państwowe przystąpią do

modernizacji linii kolejowej 203, co w sposób zasadniczy spowodowałoby zmianę sytuacji i poprawę jakości, sprawności i niezawodności połączeń kolejowych. Konferencje, które zapowiadają rozpoczęcie elektryfikacji linii nr 203, są sprzed czterech, pięciu lat. Wszyscy wiedzą i nikt nie kwestionuje faktu, że za ten proces odpowiada państwo i państwowe spółki, Ministerstwo Infrastruktury i Państwowe Linie Kolejowe. Nic takiego się nie dzieje, a podczas ostatnich rozmów dotyczącego jednego z projektów w ramach programu Kolej + prezes PLK powiedział, że modernizacji i elektryfikacji linii kolejowej nie ma w priorytetach państwa nawet do 2030 r. To oczywiście stoi w absolutnej sprzeczności z wcześniejszymi deklaracjami zapowiadającymi konkretne terminy rozpoczęcia działań na tym kluczowym odcinku.



© Paweł Wańczko/Lubuskie.pl

Członek zarządu województwa poinformował także, że w ciągu ostatnich trzech lat realizowania umowy, samorząd ma do czynienia z trzecim zarządem w Polregio. Każdy kolejny prezes kwestionuje postępowanie i działania poprzedników. - Obserwujemy na posiedzeniach rady nadzorczej, na zgromadzeniach wspólników bardzo brutalną walkę pomiędzy poszczególnymi prezesami, która jest z naszego punktu widzenia całkowicie kontrproduktywna i nie ma żadnego wpływu na to, jak funkcjonują przewozy regionalne w regionie, jednak tym przede wszystkim w ostatnim czasie najwyraźniej zajmują się przedstawiciele Polregio, bo skuteczność ich działań jest taka, jak sami państwo czasami widzicie. Choć w ostatni weekend i dzisiaj wszystkie połączenia były bez żadnych zakłóceń i mamy nadzieję, że to się jak najdłużej utrzyma - mówił członek zarządu województwa.

Podczas Sejmiku głos zabrała także **posłanka Krystyna Sibińska**, zasiadająca

m.in. w sejmowej komisji infrastruktury. Przytoczyła fragment pisma, które otrzymała od prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, a które dotyczyło kontroli w lubuskim oddziale Polregio. – Stwierdzono dwie nieprawidłowości. Brak zapewnienia właściwych zasobów w celu realizacji przewozów oraz brak zapewnienia przewozu zastępczego – cytowała. Mowa też była o „bezpprawnych praktykach naruszających zbiorowe interesy pasażerów”.

– To pismo potwierdza, że w Polregio dzieje się bardzo źle. Mieliśmy specjalne posiedzenie komisji poświęcone sytuacji w spółce. Pracownicy mówili, że nic dobrego się tam nie dzieje, że ciągłe zmiany prezesów sprawiają, że cała firma stoi na skraju załamania. A odpowiadający za to minister i jego pracownicy nie mieli o tym zielonego pojęcia – mówiła Krystyna Sibińska.

Inwestujemy miliony w nowe pociągi

- W umowie zapisaliśmy różnego rodzaju zobowiązania ze strony Polregio, w tym też zakupy nowego taboru. Ten tabor miał być kupiony zarówno dla województwa lubuskiego, jak i całego kraju, w ogromnej części z pieniędzy z Krajowego Planu Odbudowy. O historii Krajowego Planu Odbudowy nie będę za dużo opowiadał, bo wszyscy tę historię doskonale znacie. Były także już kilkanaście miesięcy temu organizowane konferencje przez zarząd Polregio, na których w podobny sposób jak ogłaszano modernizację i elektryfikację linii nr 203, mówiono, że będą kupowane pojazdy w skali całego kraju. Miało być ich ponad 200. Gdzie one są? Mniej więcej w tym samym miejscu, gdzie Krajowy Plan Odbudowy. W ostatnim czasie Zarząd Województwa zdecydował się na przesunięcie blisko 60-milionowej kwoty z funduszy unijnych na próbę zakupu co najmniej dwóch szynobusów. Jesteśmy po skomplikowanych rozmowach i poszukiwaniach oraz w trakcie przetargu. Mamy nadzieję, że zostanie pozytywnie rozstrzygnięty i do końca roku uda nam się zakupić dwa nowoczesne pojazdy hybrydowe. W trakcie kolejnej edycji programu Polski Ład złożyliśmy wniosek w kategorii wniosków o najwyższej wartości – do 30 mln złotych, na zakup szynobusu. Mamy na razie nieformalne potwierdzenie z Ministerstwa Infrastruktury, że ten wniosek może liczyć na dofinansowanie. Równolegle, by móc te pieniądze wykorzystać, prowadzimy rozmowy z producentami taboru. Jeśli by się to udało, to w krótkiej przyszłości mielibyśmy co najmniej trzy nowe pojazdy, które mogłyby poprawić obecną sytuację, tak naprawdę doraźnie rozwiązać ten problem.

- Całkowicie nieuprawnione, nieprawdziwe i nacechowane złą wolą są próby oskarżania samorządu województwa o spowodowanie takiej sytuacji. Myślimy perspektywicznie. Złożyliśmy kilka wniosków w ramach programu Kolej +. Jesteśmy już po podpisaniu umowy dla Lubuska, jesteśmy od wielu miesięcy gotowi na podpisanie umowy na połączenie Skwierzyna-Międzychód. Czekamy tylko na to, aby Ministerstwo Infrastruktury podało termin. Przypomnę, że do każdego z tych zadań samorząd województwa dokłada 15 proc., choć w 100 proc. są to zadania rządowe, bo realizowane na infrastrukturze kolejowej, na torach kolejowych, za które także w 100 proc. odpowiada państwo i powołane do tego celu spółki – podsumował Marcin Jabłoński, który także zadeklarował, że zarząd województwa jest gotowy do przedstawienia sytuacji na kolei nawet na sesji nadzwyczajnej.

Polregio twierdzi: Odrobiliśmy lekcję

- Sytuacja, przynajmniej do tej pory, nie była najlepsza – przyznał **Krzysztof Pawlak, dyrektor lubuskiego oddziału Polregio**, który zakładem kieruje od 1 lipca.

Jakie działania podjęła spółka, by uzdrowić sytuację w Lubuskiem? – Gdy podpisywaliśmy umowę, mieliśmy w województwie jeden własny pojazd. W tej chwili mamy już 10. A program naprawczy zakładał pozyskanie dodatkowego taboru. Podjęliśmy działania związane ze zmianą organizacji przewozów. Uruchomiliśmy tzw. obsługę kombinowaną. Po części linii, jeśli brakuje taboru spalinowego, jedzie pociąg elektryczny, tam gdzie jest sieć trakcyjna, następnie jest przesiadka na tabor spalinowy. Powoli sytuacja się stabilizuje. Od piątku praktycznie wszystkie pociągi kursują – tłumaczył na sesji Krzysztof Pawlak. - Mieliśmy też kilka zdarzeń losowych, które spowodowały na początku września sytuację, że część pociągów nie dojechała na czas. M.in. na linii Kostrzyn – Krzyż nasz pojazd został ostrzelany z wiatrówki i obrzucony kamieniami, co spowodowało jego kolejne wyłączenie. Drugi pojazd w Żaganiu uległ wykolejeniu w czasie prac manewrowych.



Dyrektor poinformował, że obecnie dużo pojazdów jest w tzw. przeglądach P4 i P5. - Niestety, oddanie części pojazdów, które miały wrócić w połowie lipca i sierpnia, zostało przesunięte przez producentów ze względu na brak części – przyznał Krzysztof Pawlak. - Ale odrobiliśmy lekcję. Jesteśmy na pół roku do przodu z wyborem wykonawców na wszystkie przeglądy i naprawy. Dziś sytuacja jest stabilna, tak było również przez weekend. Kolejny pojazd wraca do ruchu, więc

mamy rezerwę. Trzeba wziąć pod uwagę także dużą ilość prac, które się u nas toczą. Na linii 203 mamy okresowe zamknięcie jednego toru po wiosennym osuwisku. Wokół Rzepina trwają prace przy budowie nowego przystanku. Za chwilę będzie kilkudniowe zamknięcie linii do Gubina, gdzie będzie komunikacja zastępcza, bo jest jeden tor. We wrześniu zamyka się odcinek z Bieniowa do Żagania ze względu na budowę nowego przystanku Żary Osiedle.

Lubuskie Polregio współpracuje z kolejami ościennymi. M.in. pociągi z Żagania w kierunku Wrocławia i Legnicy są uruchamiane przez Koleje Dolnośląskie. - Program naprawczy zakładał pozyskanie nowych pracowników, co też się dzieje. W tej chwili uzupełniamy braki, szczególnie na szczeblu ruchowym, a więc wśród maszynistów i kierowników pociągów. Wszystkie ewentualne odwołania są obsługiwane przez komunikację zastępczą. Na 20 samorządowych szynobusów część przechodzi naprawy okresowe. Dlatego pozyskaliśmy rezerwę taborową w postaci 10 pojazdów. Jeśli trzeba, korzystamy z usług naprawczych ościennych zakładów - podkreślił dyrektor Pawlak i zadeklarował, że w najbliższych dniach sytuacja się ustabilizuje: - Nie będzie odwołań wynikających z awarii. Polecilem, by wprowadzić taki ruch, by w pierwszej kolejności były zapewnione przewozy szkolne.