

Portal Województwa Lubuskiego



Nie ma rozwoju bez transportu - konferencja naukowa o rozwoju regionalnym



© Paweł Wańczko/Lubuskie.pl

Kategoria - Transport i Infrastruktura

Data publikacji -6 października 2023 godz. 15:08

Jaki wpływ ma transport na społeczno-gospodarczy rozwój województwa Lubuskiego? O tym rozmawiali uczestnicy III Konferencji Naukowej „Rozwój Regionalny” organizowanej przez Uniwersytet Zielonogórski. Sporo miejsca poświęcono m.in. problemom na lubuskiej kolei.

- Cieszę się, że to już trzecia konferencja. To oznacza, że tematyka znajduje zainteresowanie – mówił na wstępie **prof. Andrzej Pieczyński, prorektor Uniwersytetu Zielonogórskiego**.

Moderujący pierwszy panel dyskusyjny **dr Tymon Ostrouch** podkreślał, że istotna rola transportu zauważona została już w czasie rewolucji przemysłowej. Wtedy jednak skupiano się głównie na aspekcie gospodarczym, zupełnie pomijając kwestie społeczne czy środowiskowe.

- Żyjemy jednak w europejskiej rzeczywistości, gdzie musimy myśleć wielopłaszczyznowo i w tejże myśli musimy utrzymywać wszelkie projekty, na przykład rozwoju infrastruktury transportowej – komentował.

Gdyby trasa S3 mogła się rumienić, tak pewnie by się stało. Główna arteria regionu, okrzyknięta niedawno jedną z kluczowych inwestycji w 25-letniej historii województwa, otrzymała na konferencji wiele ciepłych słów, nie tylko jako korytarz transportowy spajający region, ale też oś wszelakiego rozwoju.

Dr Jarosław Flakowski, dyrektor Departamentu Rozwoju i Innowacji UMWL podkreślał, że infrastruktura drogowa Lubuskiego jest w zasadzie wystarczająca, nie licząc konieczności wybudowania kilku zjazdów z najważniejszych arterii. – Mamy jednak duże deficyty w obszarze infrastruktury kolejowej – dodał, mając na myśli konieczność elektryfikacji linii 203 przebiegającej m.in. przez Gorzów Wielkopolski

Bez Unii Europejskiej wielu dróg by nie było

Sylwia Pędzińska, dyrektorka Departamentu Instytucji Zarządzającej UMWL, mówiła z kolei o ogromnej roli, jaką w rozwoju lubuskiej infrastruktury transportowej odegrały środki europejskie. Podkreślała, że każda kolejna perspektywa unijna koncentrowała się na nieco innych obszarach w zakresie transportu. Na początku były to drogi i obwodnice, których w Polsce po prostu brakowało. Dziś UE stawia na zrównoważony rozwój i m.in. mobilność miejską.

- W nadchodzących wyborach będą brać udział młodzi ludzie, którzy urodzili się już w Unii Europejskiej – zauważył Ostrouch i poprosił Pędzińską o wskazania inwestycji, których bez pieniędzy z UE po prostu by nie było.

Ta w pierwszej kolejności wymieniła drogi budowane krótko po przystąpieniu do wspólnoty, które dały miastom dalszy impuls do rozwoju. – Proszę spojrzeć jak odbudowała się Nowa Sól, jaki tam jest nacisk na tworzenie terenów przemysłowych – argumentowała. – Jestem też przekonania, że nie mielibyśmy dziś mostu w Miłsku. A dziś to jest inwestycja pokazywana zarówno w Warszawie jak i Brukseli – mówiła.

Podkreślała też, że za unijną kasę lotnisko w Babimocie zyskało system

naprowadzania ILS. – To jest absolutnie podstawa – dodała.

Infrastruktura transportowa a era post-covidowa

Paweł Lichtański, burmistrz Iłowej sporo miejsca poświęcił gigantycznej inwestycji, którą w gminie przeprowadza firma Hermes. Ogromne centrum logistyczne nie powstałoby, gdyby nie dobra infrastruktura transportowa, bo sama lokalizacja i bliskość granicy to za mało.

Z kolei dr Flakowski zauważył, że tego typu inwestycje jak Hermes czy konkurencyjny Amazon w Świebodzinie, to efekt tego, że żyjemy postcovidowej rzeczywistości. Pandemia nauczyła nas, że wiele rzeczy można załatwić i kupić on-line. To przełożyło się na bardzo dynamiczny rozwój sektora e-commerce i konieczność poczynienia inwestycji przez internetowych gigantów. Światowe firmy nie wybrałyby jednak Lubuskiego tylko ze względu na przygraniczne położenia. Zadecydowała w głównej mierze dobra infrastruktura transportowa.

– Co więcej, firma Hermes dostrzegła korzyść we współfinansowaniu transportu publicznego – zauważył dyrektor J. Flakowski.

A transport publiczny wraca dziś do łask m.in. za sprawą inflacji i drożejącego paliwa. Jest to więc sektor szczególnie wymagający uwagi.

Elektryfikować czy czekać na wodór?

Palący problem braku elektryfikacji linii 203 wracał jak bumerang. Pytała o to m.in. **Anna Czekirda, rektorka Wyższej Szkoły Biznesu w Gorzowie Wielkopolskim**. – Czy przeciąganie elektryfikacji może być spowodowane perspektywą zainwestowania w tabor napędzany wodorem? – zastanawiała się.

– Żadnej zależności nie ma – odparł **poseł Waldemar Sługocki**. – Tym bardziej, że w regularnym ruchu żadna lokomotywa wodorowa nie pracuje. Ale bez wątplenia jest to przyszłość, to jest dobry kierunek, zwłaszcza w kontekście zrównoważonego rozwoju – wyjaśniał.

Sławomir Kotylak, dyrektor Departamentu Infrastruktury i Komunikacji UMWL, słowem uzupełnienia dodał, że jedyne wodorowe szynobusy z homologacją tylko na teren Niemiec, posiada Siemens. – Testy zakończono w zeszłym roku. Ale te próby nie były zbyt optymistyczne. Z prostej przyczyny: zbiorniki wodoru zajmują tyle miejsca, że na dłuższych trasach po prostu się nie sprawdzają. A częste doładowywanie wymaga odpowiedniej infrastruktury. Ta z kolei jest dziesięciokrotnie droższa od jakiegokolwiek konwencjonalnej stacji – wyjaśniał.

Jak wyjaśniał Kotylak, dziś producenci stawiają raczej na hybrydy, czyli pociągi wyposażone w potężne powerbanki. Taki pociąg jadący „pod prądem” jednocześnie ładuje akumulatory, które pozwalają kontynuować podróż na liniach niezelektryfikowanych. – To odpowiedź na unijne wymogi zeroemisyjności – dodał.

Problem w tym, że taki powerbank pozwala dziś na przejechanie zaledwie 50 km, więc w Lubuskiem, gdzie zelektryfikowane jest tylko 30 proc. linii, taki tabor póki co się nie sprawdzi.