

Portal Województwa Lubuskiego



Samorządy apelują o elektryfikację linii kolejowej nr 203



Kategoria - Transport i Infrastruktura

Data publikacji -30 października 2023 godz. 14:45

Aby poprawić dostępność transportu kolejowego, Samorząd Województwa Lubuskiego wraz z powiatami, miastami i gminami z północy regionu przygotował apel ws. elektryfikacji linii kolejowej nr 203.

- Kilka tygodni przed wyborami zorganizowaliśmy spotkanie z samorządami z północnej części województwa. Wzięli w nim udział właściwie wszyscy wójtowie, burmistrzowie i prezydenci zainteresowani połączeniami kolejowymi.

Dyskutowaliśmy o kłopotach POLREGIO, ale też o konieczności elektryfikacji linii kolejowej nr 203, jako że jest to kolejowa oś komunikacyjna w naszym regionie. Apel podpisali wszyscy samorządowcy, którzy są zainteresowani zmianą tej sytuacji. Z jednym, zastanawiającym wyjątkiem – starosty powiatu gorzowskiego, która wcześniej z niezrozumiałych względów przypisywała wszystkie winy za powstałe problemy samorządowi województwa, co jest w oczywisty sposób nieprawdą – powiedział w poniedziałek 30 października 2023 r. w trakcie konferencji prasowej **marszałek Marcin Jabłoński**.

Potrzeba elektryfikacji linii kolejowej wynika z tego, że bez niej nie jest możliwy zakup taboru spełniającego unijne wymogi. – Ponad 70 proc. linii kolejowych w województwie to linie niezelektryfikowane, co pociąga za sobą kłopoty ze znalezieniem taboru, który musi być spalinowy, a ten z kolei nie może być kupowany ze środków unijnych, jako że Komisja Europejska domaga się, by tabor, który będziemy kupować teraz i w przyszłości, był wyłącznie zeroemisyjny. Dlatego jedną z kluczowych kwestii, która pozwoli nam poprawić stan przewozów regionalnych w województwie, jest elektryfikacja linii kolejowej nr 203, której domagamy się przy każdej okazji. Ostatnio – podczas podpisywania projektu w ramach programu Kolej Plus w Skwierzynie. Żeby nie mówić o tym tylko przy takich doraźnych okazjach, zdecydowaliśmy się na przygotowanie apelu, który uzasadnia konieczność realizacji tej inwestycji – dodał M. Jabłoński.

Apel samorządów zostanie skierowany m.in. do Ministerstwa Infrastruktury. – Jeżeli będą nowe władze, ponowimy go, tak żeby nikt nie był narażony na to, że przegapi tak ważny apel w tak ważnej sprawie. Zapewniamy państwa, że będziemy podejmowali wszystkie możliwe starania, by poprawić stan i jakość usług przewozowych – zadeklarował marszałek województwa.

Apel w sprawie elektryfikacji linii kolejowej nr 203 na odcinku Krzyż – Gorzów Wlkp. - Kostrzyn

Województwo Lubuskie jako organizator publicznego transportu zbiorowego oraz jednostki samorządu terytorialnego leżące przy linii kolejowej nr 203 wspólnie apelują o zapewnienie środków finansowych oraz jak najszybsze rozpoczęcie prac związanych z elektryfikacją linii nr 203 na odcinku Krzyż – Gorzów Wlkp. – Kostrzyn.

W dniu 24.04.2020 r. rzecznik prasowy PKP PLK S.A. przekazał lubuskim mediom informację o podjęciu decyzji o elektryfikacji linii kolejowej 203 na odcinku z Piły do Kostrzyna nad Odrą. Niestety do chwili obecnej nie widać żadnych działań w tym kierunku a uwagi zainteresowanych stron do Krajowego Programu Kolejowego do 2030 roku w sprawie przeniesienia projektu elektryfikacji przedmiotowej linii z listy rezerwowej na listę podstawową zostały odrzucone. Należy nadmienić, że w 2020 r. opracowano Studium Wykonalności dla projektu „Prace na liniach kolejowych 18, 203 na odcinku Bydgoszcz – Piła – Krzyż – Gorzów Wlkp. – Kostrzyn wraz z elektryfikacją odcinka Piła – Kostrzyn”, które wykazało potrzebę realizacji postulowanego przedsięwzięcia.

W tej sytuacji pragniemy przedstawić nasze stanowisko, oparte na stanowisku nr 1/2018 Wojewódzkiej Rady Dialogu Społecznego w województwie lubuskim, z dnia

23 maja 2018 r. w sprawie elektryfikacji linii kolejowej nr 203, przekazane Prezesowi Rady Ministrów, które obejmowało następujące argumenty uzasadniające tą inwestycję:

1. Gorzów Wlkp. jest obecnie jedynym miastem wojewódzkim bez dostępu do zelektryfikowanej sieci linii kolejowych. Taka sytuacja od wielu już lat utrudnia sprawną organizację szybkich połączeń międzywojewódzkich, w tym głównie ze stolicą naszego kraju. Brak jest bowiem możliwości prowadzenia pociągów bezpośrednich z zastosowaniem taboru elektrycznego na całej trasie. Powoduje to istotne problemy natury technicznej, jak choćby przestoje na zmianę lokomotywy czy samo utrzymanie klasycznych lokomotyw spalinowych. Niemożliwe jest również zastosowanie na tej trasie nowoczesnych elektrycznych zespołów trakcyjnych, które zaczynają dominować w ruchu pasażerskim.
2. Elektryfikacja jest konieczna, tak dla zdynamizowania przewozów pasażerskich, jak i dla przewozów towarowych. Jak wynika z rozeznania wśród firm działających w podstrefach Kostrzyńsko – Słubickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej w Kostrzynie, w Witnicy, Gorzowie Wlkp. i Drezdenku, wiele firm zlokalizowanych w pobliżu tej linii chce w większym stopniu korzystać ze sprawnego transportu kolejowego. Elektryfikacja z pewnością usprawni transport ładunków masowych i poprawi rachunek ekonomiczny tego procesu.
3. Decyzja o elektryfikacji polskiego odcinka tej magistrali prowadzącej do Berlina, zwiększy szanse na podjęcie takich samych decyzji po stronie niemieckiej. Elektryfikacja odcinka Kostrzyn – Berlin Lichtenberg, wydaje się bowiem nieodzowna w sytuacji, gdy zelektryfikowany miałby zostać odcinek znajdujący się w obecnych granicach Polski. Elektryfikacja całego odcinka Piła – Krzyż – Kostrzyn – Berlin Lichtenberg w większym stopniu wpłynęłaby na usprawnienie przewozów międzynarodowych, .
4. Brak elektryfikacji wymusza konieczność stosowania trakcji spalinowej w przewozach międzywojewódzkich, ale tylko na krótkim fragmencie często kilkusetkilometrowej trasy pociągu. Oznacza to konieczność utrzymania, tylko dla tego fragmentu, odpowiedniej ilości lokomotyw spalinowych w stałej gotowości technicznej. Utrzymanie odpowiedniej floty takich pojazdów w ostatnich latach wydaje się być problemem dla PKP Intercity, ze względów technicznych jak i ekonomicznych. Brak stabilności oferty dalekobieżnych przewozów międzywojewódzkich do Gorzowa Wlkp., potwierdza analiza rozkładów jazdy z ostatnich lat. Pociągi na tej linii pojawiają się najdłużej na okres roku po czym są likwidowane lub zastępowane pociągami o innych relacjach i kategoriach. Problem ten potwierdza przewoźnik PKP Intercity, który postulował elektryfikację linii nr 203 w ramach Krajowego Programu Kolejowego 2023.
5. W minionych latach wykonano już podstawową modernizację linii kolejowej nr 203 na odcinku Gorzów Wlkp. – Kostrzyn. [...] Ponadto, jeszcze w 2018 roku zakończy się na tej linii kapitalny remont estakady kolejowej w Gorzowie Wlkp. Naturalnym procesem powinna być zatem kontynuacja poczynionych już inwestycji w tym w szczególności elektryfikacja odcinka Krzyż – Kostrzyn.
6. Postulowana inwestycja, jako bardzo ważna dla rozwoju gospodarczego

regionu pogranicza polsko-niemieckiego, w oczywisty sposób uzasadniona jest także względami ekologicznymi. W powiązaniu z odcinkiem niemieckim, mogłaby zatem być współfinansowana z funduszy UE przeznaczonych na rozbudowę transgranicznych korytarzy transportowych.

Pragnę dodać, że postulat elektryfikacji linii nr 203 ujęto również w deklaracji Kraju Związkowego Berlin, Kraju Związkowego Brandenburgia i Województwa Lubuskiego z dnia 05.08.2019 r. dotyczącej perspektywy dla Kolei Wschodniej (Ostbahn)/linii 203 w ruchu granicznym między Polską a Niemcami oraz we wspólnym liście Kraju Związkowego Berlin, Kraju Związkowego Brandenburgia i Województwa Lubuskiego z dnia 13.09.2021 r. w sprawie włączenia linii nr 203 do sieci komplementarnej TEN-T.

Wobec powyższego wnosimy o jak najszybsze umieszczenie projektu elektryfikacji odcinka linii kolejowej nr 203 Krzyż – Gorzów Wlkp. – Kostrzyn na liście podstawowej Krajowego Programu Kolejowego oraz podjęcie ostatecznej decyzji o realizacji tej, oczekiwanej od lat, inwestycji.