

Portal Województwa Lubuskiego



WRDS o transporcie w regionie



© Paweł Wańczko/Lubuskie.pl

Kategoria - WRDS

Data publikacji - 24 czerwca 2024 godz. 13:44

Publiczny transport zbiorowy w województwie lubuskim, transport kolejowy oraz transport drogowy to najważniejsze punkty posiedzenia WRDS. - To ważne tematy dla nas, stanowiące wyzwanie - mówił wicemarszałek Sebastian Ciemnoczowski, który nadzoruje infrastrukturę transportową.

24 czerwca 2024 r. w Sali Kolumnowej odbyło się posiedzenie plenarne Wojewódzkiej Rady Dialogu Społecznego w województwie lubuskim. Obrady

zdominował temat infrastruktury transportowej.

Jak podkreślał **wicemarszałek Sebastian Ciemnoczołowski** wiele wyzwań przed nami, wiele spraw w ostatnim czasie się zmienia i dużo się jeszcze zmieni. - Lubuskie jako organizator transportu nie do końca jest zadowolone z tego, w jaki sposób to wszystko się toczy. Na poziomie centralnym jeśli chodzi o przewozy kolejowe, w spółce Polregio nastąpiły już pierwsze decydujące zmiany. One nastąpiły dlatego, że na poziomie centralnym rząd dostrzegł problem, który my w województwie lubuskim widzimy od dłuższego czasu. Nie wiemy jeszcze, jak te zmiany wpłyną na politykę w tym obszarze. Województwo lubuskie podejmuje podmiotowo swoje decyzje w tym zakresie, nie czekając na to, co będzie się działo na poziomie krajowym. W zakresie transportu lotniczego również zapowiadają się dość istotne zmiany, w moim przekonaniu na plus. Mieliśmy okazję spotkać się z gen. Ireneuszem Nowakiem, inspektorem Sił Powietrznych w Dowództwie Generalnym Rodzajów Sił Zbrojnych. Województwo Lubuskie podpisało kilka miesięcy temu porozumienie z wojskiem – dodał wicemarszałek.

Publiczny transport zbiorowy

Arkadiusz Mieczysławski - Dyrektor Departamentu Infrastruktury

Transportowej przypomniał, że w zakresie transportu autobusowego w 2022 r. przewozy realizowane były na 8 liniach komunikacyjnych, rok później było to 10 linii, a od stycznia 2024 r. realizowane są na 12 liniach komunikacyjnych. Wskazał na operatorów oraz koszty obsługi. - Staramy się zachować proporcję, żeby siatka połączeń była sprawiedliwa. Reagując na potrzeby mieszkańców Województwo Lubuskie zawarło 2 porozumienia ze Związkiem Powiatowo - Gminnym Powiatu Żagańskiego w sprawie powierzenia realizacji zadania na 4 liniach użyteczności publicznej. Na ten cel Województwo Lubuskie przekazało Organizatorowi dotację celową w łącznej wysokości ponad 878 tys. zł.

Mówił o ograniczeniach ofert transportu zbiorowego. Mówiąc o przyczynach wskazywał na: kryzys gospodarczy, wzrost bezrobocia, przemiany demograficzne, masową motoryzację po 2004 r., wzrost kosztów prowadzenia przedsiębiorstw i pandemię. - Szacuje się, że w Polsce wykluczonych komunikacyjnie jest ok 13/14 mln Polaków. Białe plamy komunikacyjne to 1/5 powierzchni kraju, 26 proc. sołectw. Tą sytuację miał zmienić Fundusz Rozwoju Połączeń Autobusowych, niestety ma pewne wady, które nie pozwalają wykorzystać tego mechanizmu w pełni. Są to: dofinansowanie przyznawane tylko na rok, stawki dopłat do wozokilometrów są zbyt niskie, rozliczenie dopłat wymaga dużego nakładu pracy i jest skomplikowane, interpretacja przepisów jest niejasna, narzucone terminy i umowa. - Transport publiczny musi być dostępny i dofinansowany tak jak inne usługi publiczne – ochrona zdrowia, edukacja. Potrzebna jest interwencja publiczna, do której trzeba dołożyć z innych źródeł, ze szczególnej instytucji centralnych. Państwo powinno dotować samorządy – mówił dyrektor.

Fundusz Rozwoju Połączeń Autobusowych - reformować czy likwidować? Co należałoby by zrobić? Maksymalnie uprościć, stworzyć narzędzie wieloletnie z długoterminowym finansowaniem, wzmocnić finansowo, premiować współpracę JST, waloryzować.

Arkadiusz Marosza - Dyrektor Biura Polskiej Izby Gospodarczej Transportu Samochodowego i Spedycji przedstawił akty prawne regulujące funkcjonowanie transportu publicznego w Unii Europejskiej oraz przepisy krajowe. - Od lat analizujemy sytuację, odnośnie Funduszu byliśmy za określeniem minimum tej komunikacji, chcieliśmy zawierać umowy na jakiś obszar, a jest tak, że zawierane są na każdą linię osobno – mówił.

Głos zabrali także: **Bartosz Sokołowski - wiceprezes Związku Powiatowo-Gminnego Powiatu Żagańskiego oraz Edward Fedko - prezes zarządu Stowarzyszenia Lubuskie Trójmiasto, Wojciech Sołtys - Burmistrz Sulechowa, Skarbnik Zrzeszenia Gmin Województwa Lubuskiego.**

Transport kolejowy

Operatorem publicznego transportu zbiorowego w przewozach kolejowych jest spółka POLREGIO S.A., która w ramach umowy z Województwem Lubuskim wykonuje obecnie pracę na poziomie około 4,7 mln pockm przy dofinansowaniu prawie 136 mln zł. Na ten rok zaplanowano w budżecie województwa 136 mln zł. - Będziemy chcieli, aby tych środków wystarczyło, będziemy rozmawiać – mówił dyrektor.

Województwo Lubuskie udostępnia spółce Przewozy Regionalne 23 pojazdy kolejowe:

20 z napędem spalinowym i 3 z napędem elektrycznym. W roku bieżącym przeażemy do Polregio S.A. dwa nowe pojazdy spalinowo - elektryczne zakupione w grudniu 2023 roku. Pozostały tabor zapewnia Polregio S.A.

Obok Polregio S.A., na mocy porozumień z Województwem Dolnośląskim trasę Żary - Legnica (Wrocław Gł.) oraz Wrocław - Zielona Góra obsługuje spółka Koleje Dolnośląskie.

Województwo dąży do zwiększania przewozów kolejowych. Przez ostatnie 5 lat zwiększono pracę zlecaną Polregio z 2,7 mln pociągokilometrów do ponad 4,7 mln pociągokilometrów rocznie. W tym czasie nakłady z budżetu wzrosły z 50 mln zł do ponad 130 mln zł rocznie.

Tabor kolejowy zakupiony przez Województwo Lubuskie wymaga również dużych nakładów na jego utrzymanie. Co kilka lat pojazdy przechodzą okresowe przeglądy (naprawy rewizyjne i główne). Koszt takiego przeglądu dochodzi nawet do 7 mln zł za pojazd. Nawet gdy naprawę wykona przewoźnik, to koszty obciążają samorząd jako organizatora przewozów.

W wyniku wieloletniej współpracy pomiędzy naszymi sąsiadami, w tym również z Niemiec, mieszkańcy naszego województwa mogą bezpośrednio dojechać pociągiem regionalnym m.in. do Wrocławia, Poznania, Szczecina, Jeleniej Góry, Świnoujścia, Leszna, Cottbus, Görlitz i Berlina. Zwiększenie ilości pociągów na poszczególnych liniach czy nawet uruchomienie nowych regularnych połączeń do Leszna, Gubina i sezonowych do Pszczewa było możliwe dzięki aktywnemu zaangażowaniu lokalnych samorządów, a nawet ich partycypacji w kosztach.

Widoczny jest wzrost ilości połączeń i dopłat do przewozów. Nakłady na dofinansowanie połączeń kolejowych istotnie wzrosły tj. z 42,6 mln zł w roku 2017 do 117 mln zł w roku 2023. Wzrost o 60% pracy eksploatacyjnej przekłada się na zwiększenie ilości regularnych połączeń dla naszych mieszkańców. Przywracamy coraz więcej połączeń kolejowych. Jeśli jakieś połączenie miało sens, zasadne jest zorganizowanie od 6 do 8 par pociągów

Budowa i utrzymanie linii kolejowych, po których kursują pociągi organizowane przez Marszałka Województwa nie są zadaniem samorządu, a zadaniem Państwa. Liniami kolejowymi zarządza państwowa spółka PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., która otrzymuje środki finansowe na utrzymywanie linii kolejowych jak również jest beneficjentem środków unijnych przeznaczonych na modernizację infrastruktury. PKP PLK S.A. otrzymała w perspektywie 2014-2020 ponad 100 mln zł dofinansowania z Lubuskiego RPO. Dofinansowano modernizację linii nr 358 na odcinku Zbąszynek – Czerwieńsk i wykonanie dokumentacji projektowej dla linii nr 203 na odcinku Krzyż - Gorzów Wlkp. W żadnym wypadku nie były to jednak środki z budżetu województwa, a środki UE przeznaczone na rozwój regionu. Sytuację zmienił tzw. Program Kolej+, w którym samorządy mogły zawnioskować o inwestycje na wskazanych przez siebie liniach pod warunkiem zapewnienia 15% wkładu własnego. Województwo Lubuskie realizuje w ten sposób dwa projekty, dla których lokalne samorządy zadeklarowały pokrycie połowy z wymaganego wkładu własnego. Odbudowa linii do Lubka kosztuje 60 mln zł, a projekt połączenia Gorzowa Wlkp. z Międzychodem aż 328 mln zł.

Dyrektor Lubuskiego Zakładu Polregio w Zielonej Górze Krzysztof Pawlak mówił o zwiększeniu połączeń, obecnej sytuacji i wykluczeniu komunikacyjnym. Wśród problemów w realizacji przewozów w regionie wskazał na dużą liczbę reklamacji po naprawach pojazdów, liczne przypadki zdarzeń na torach z udziałem zwierzęcy lub osób postronnych oraz akty wandalizmu.

Ostatni punkt dotyczył infrastruktury drogowej i planów inwestycyjnych.

Przewodniczący powitał także nowych członków rady, którymi zostali: **Agnieszka Chyrc - pełnomocnik wojewody ds. równego traktowania, Wojciech Sołtys - Burmistrz Sulechowa, Skarbnik Zrzeszenia Gmin Województwa Lubuskiego oraz Marek Kamiński - wiceprezydent Zielonej Góry.**