

Portal Województwa Lubuskiego



Wicemarszałek wyjaśnia i dementuje doniesienia portalu gorzowianin.com



Kategoria - Transport i Infrastruktura

Data publikacji -1 lipca 2025 godz. 16:15

Stanowisko Wicemarszałka Województwa Lubuskiego Sebastiana Ciemnoczołowskiego w sprawie nieprawdziwych informacji rozpowszechnianych przez portal internetowy gorzowianin.com.

W związku z opublikowanymi przez serwis internetowy

gorzowianin.com nieprawdziwymi informacjami na tematy związane z organizacją publicznego transportu zbiorowego przez Marszałka Województwa Lubuskiego, niniejszym pragnę naświetlić Państwu obiektywny obraz sytuacji w tym zakresie.

W dniu 30.05.2025 r. pan Marcin Kluwak opublikował tekst pod tytułem **„Pociągu z Gorzowa do Berlina jak nie było, tak nie ma. Rok po otwarciu mostu, a my nadal czekamy”**, w którym opisał problem braku bezpośredniego połączenia kolejowego pomiędzy Gorzowem Wlkp. a Berlinem jako niemoc urzędniczą.

W istocie bezpośrednio połączenie kolejowe pomiędzy Gorzowem Wlkp. a Berlinem zawieszono pod koniec 2021 z powodu budowy nowego mostu granicznego na Odrze. Pomimo otwarcia tego mostu pod koniec lipca 2024r. strona niemiecka nie przywróciła do tej pory tego połączenia, choć pociągi kończą bieg po polskiej stronie w Kostrzynie.

Pragnę zapewnić, że ten temat jest przez nas regularnie podnoszony w rozmowach z niemieckim organizatorem VBB oraz ich przewoźnikiem NEB. Problem ten poruszaliśmy również na spotkaniach z władzami Brandenburgii. Na rok 2025 uzgodniliśmy już nawet ze stroną niemiecką kursowanie pięciu par bezpośrednich pociągów z Berlina do Gorzowa Wlkp. z czego trzy miały dojeżdżać aż do Krzyża. Wszystkie te kursy miały obsługiwać pojazdy niemieckiego przewoźnika NEB dopuszczone do eksploatacji w Polsce i Niemczech. Wg informacji uzyskanej od strony niemieckiej zasadniczym problemem jest brak odpowiedniej ilości pojazdów będących w dyspozycji przewoźnika NEB, które przechodzą obecnie obowiązkowe przeglądy okresowe.

Pan Marcin Kluwak nie wspomniał w swoim artykule, że od kwietnia 2025 roku linia kolejowa po niemieckiej stronie pomiędzy Strausberg i Müncheberg jest ponownie przzerwana z powodu prac torowych. Już z tego powodu bezpośrednio połączenie kolejowe Gorzowa Wlkp. z Berlinem jest technicznie niewykonalne, bo w drodze z Kostrzyna do Berlina trzeba obecnie przesiadać się na autobus zastępczy.

Z tekstu pana M. Kluwaka wybrzmiewa, że Gorzów Wlkp. jako jedyne duże miasto w regionie nie ma bezpośredniego połączenia z Berlinem. Wśród okolicznych miast wymienił Zieloną Górę, Poznań i Szczecin, co w przypadku tego ostatniego miasta jest po prostu nieprawdą, a w przypadku Poznania i Zielonej Góry zwykłą manipulacją.

Miasto Szczecin jest pod tym względem w zdecydowanie najgorszej sytuacji gdyż bezpośrednie połączenie kolejowe z Berlinem zostanie przywrócone dopiero po zakończeniu prac modernizacyjnych na linii i to najwcześniej w 2028 roku.

W przypadku Poznania i Zielonej Góry komercyjne połączenia z Berlinem uruchamia spółka PKP Intercity. Nie są to jednak regionalne pociągi o charakterze użyteczności publicznej, które organizuje Marszałek Województwa. Pan M. Kluwak pisząc, że miasto Gorzów Wlkp. jest wręcz odcięte od Berlina ponownie nawet nie wspomniał o licznych możliwościach dojazdu z przesiadką w Kostrzynie, co uznajemy za celowe wprowadzanie w błąd opinii publicznej.

W dniu 02.06.2025 r. pan Marcin Kluwak opublikował tekst pod tytułem **„Obiecali bezpośrednie pociągi z Gorzowa do Poznania. Dziś: przesiadki, awarie i brak dat”**, w którym opisał problem braku bezpośredniego połączenia kolejowego pomiędzy Gorzowem Wlkp. a Poznaniem jako kolejny, jego zdaniem, przykład obietnic bez pokrycia i braku planowania ze strony Urzędu Marszałkowskiego.

Należy przypomnieć, że bezpośrednie pociągi regionalne z Gorzowa Wlkp. do Poznania wprowadzono do rozkładu jazdy już w 2010 roku. Było to możliwe dzięki współpracy urzędów marszałkowskich dwóch sąsiednich samorządów: lubuskiego i wielkopolskiego. Rosnące w ostatnich latach zainteresowanie przejazdami koleją w kierunku aglomeracji poznańskiej doprowadziło do sytuacji, w której pociągi jadące z województwa lubuskiego były notorycznie przepełnione na wielkopolskim odcinku.

Problem ten częściowo rozwiązano wprowadzając w 2020 roku na tą trasę dwa pojazdy trzyczłonowe o większej ilości miejsc. Pojazdy te muszą być jednak cyklicznie serwisowane, a przy poważniejszych naprawach odstawiane nawet na kilka miesięcy.

Ta sama zasada dotyczy każdego nowego pojazdu, więc również tych, które wprowadzono do ruchu w 2024 roku.

Dodatkowym problemem jest wspomniany już wyżej brak bezpośrednich pociągów jadących z Berlina, które wg planu miał obsługiwać tabor kolei niemieckiej. Od końca 2021 roku mamy zatem sytuację, w której wszystkie kursy na odcinku Kostrzyn – Krzyż, w tym te przewidziane dla pociągów niemieckich, wykonują nadmiarowo lubuskie pojazdy. Wobec znacznego zwiększenia liczby połączeń na trasie Kostrzyn - Krzyż możliwości obsługi kursów do Poznania są od kilku lat mocno ograniczone.

Problemy z przepełnieniem pociągów na wielkopolskim odcinku skłoniły władze województwa wielkopolskiego do wdrożenia rozwiązania polegającego na podstawianiu bardziej pojemnego składu na stacji Krzyż. Wbrew temu co napisał pan M. Kluwak przesiadka w Krzyżu jest zorganizowana sprawnie i trwa zaledwie kilka minut. Otrzymujemy nawet sygnały, że takie rozwiązanie jest korzystniejsze dla podróżnych, którzy nie muszą jechać w ścisiku na dużej części trasy.

Mając na uwadze potrzeby osób, dla których przesiadka w Krzyżu stanowi jednak dyskomfort oraz fakt, że połączenie Gorzowa Wlkp. z Poznaniem jest zasadniczo przewozem międzywojewódzkim, za którego organizację odpowiada odpowiedni minister, zgłosiliśmy ten problem Panu Piotrowi Malepszakowi, który w Ministerstwie Infrastruktury odpowiada za transport kolejowy. Efektem naszych uzgodnień jest zaplanowanie w nowym rozkładzie jazdy trzech dodatkowych par pociągów bezpośrednich pomiędzy Gorzowem Wlkp. a Poznaniem, które obsłuży PKP Intercity.

W dniu 23.06.2025r. pan Marcin Kluwak opublikował kolejny tekst pod tytułem **„Gorzów pominięty w planie transportowym. Ostatnie godziny na reakcję”**, w którym zamieścił wiadomości rażąco nieprawdziwe i celowo wprowadzające opinię

publiczną w błąd.

Po pierwsze, z treści wynika że autor myli dokumenty, na jakie stara się powołać.

Urząd Marszałkowski aktualizuje obecnie **Regionalny Program Rozwoju Transportu Województwa Lubuskiego z prognozą rozwoju do roku 2030 (RPRT lub PRT)**, a nie **Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego na sieci komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich (Plan Transportowy)**.

RPRT stanowi wkład do stworzenia listy przedsięwzięć na perspektywę finansową 2021-2027 bez względu na źródło finansowania. Opracowanie to jest wykorzystywane przez instytucję zarządzającą do oceny wniosków przy aplikowaniu o środki z budżetu Unii Europejskiej, przede wszystkim w ramach Funduszy Europejskich dla Lubuskiego 2021-2027 (FEWL). W związku z tym RPRT jest spójny z dokumentami strategicznymi wyższego szczebla (wspólnotowymi, krajowymi i regionalnymi), jak również zawiera uwarunkowania zawarte w strategiach lokalnych jednostek samorządu terytorialnego.

Program ten ma służyć wypełnieniu warunkowości podstawowej w Celu Polityki 3 na poziomie regionalnym: „Lepiej połączona Europa” poprzez inwestycje w sieć transportu strategicznego.

Głównym celem opracowania RPRT jest analiza istniejącej infrastruktury transportowej regionu. Nie dotyczy on organizacji przewozów i nowych połączeń.

Dokument zawiera listy inwestycji priorytetowych takich, które kwalifikują się do finansowania z FEWL, czyli naszego, lubuskiego programu operacyjnego oraz strategiczne inwestycje możliwe do realizacji z możliwością pozyskania dofinansowania ze środków i programów unijnych oraz krajowych w zakresie infrastruktury drogowej i kolejowej (czyli poza FEWLe). Co bardzo ważne: w świetle obowiązującego prawa w ramach regionalnych środków pomocowych nie wolno finansować inwestycji w infrastrukturę kolejową – wprowadzono linię demarkacyjną(!) i jest to wiedza już kilkuletnia - link do dokumentu:

<https://funduszeue.lubelskie.pl/zpr/aktualnosci/aktualizacja-linii-demarkacyjnej-na-lata-2021-2027/>

Możliwy jest tylko zakup taboru, co województwo właśnie robi kupując 6 EZTów.

Lista inwestycji wpisanych do RPRT jako priorytetowe (screeny z dokumentu) - w załączeniu.

Oczywiście procesy inwestycyjne są sprawami „żywymi”, pojawiają się różne trudności (np. środowiskowe czy opory społeczne przy budowie dróg i obwodnic), opóźnienia, zdarza się konieczność przyspieszenia, ale też okazja do zdobycia

finansowania z innych źródeł. Dlatego też listy priorytetowe mogą być aktualizowane a decyzje o inwestycji realizowanych w ramach FEWLa podejmuje i tak ostatecznie zarząd województwa.

Obecnie dokument jest aktualizowany ponieważ nazwa inwestycji: *Budowa drogi wojewódzkiej nr 304 od drogi krajowej nr 32 do Babimostu- Inwestycja związana z rozbudową połączeń i poprawą dojazdu do Portu Lotniczego Zielona Góra* musi obejmować także drogę wojewódzką 456 (700 metrów drogi do lotniska).

Przypominam także, że obecna wersja dokumentu została stworzona w roku 2021 roku i też była poddawana konsultacjom społecznym. Już dziś wiemy, że po trwającej aktualizacji będzie konieczna kolejna na wniosek Miasta Zielona Góra, które rezygnuje z finansowania z FEWLa Odrzańskiego Układu Komunikacyjnego, a w to miejsce zamierza wpisać inną inwestycję.

Sebastian Ciemnoczołowski

Wicemarszałek Województwa Lubuskiego