

Załącznik do uchwały nr 3/2025
Wojewódzkiej Rady Dialogu Społecznego
w województwie lubuskim z dnia 3 kwietnia 2025 r.

Apel
Wojewódzkiej Rady Dialogu Społecznego
w województwie lubuskim
z dnia 3 kwietnia 2025 roku
dotyczący poprawy komunikacji kolejowej w województwie lubuskim

Wykluczenie komunikacyjne niektórych obszarów województwa ma istotny wpływ na pogorszenie jakości życia osób starszych, a także na pomniejszenie szans rozwojowych młodych osób, co jest dużym problemem dla społeczności wielu gmin. Jest także problemem gospodarczym, ponieważ ogranicza aktywność zawodową wielu osób, co jeszcze bardziej pogłębia deficyt kadr dla gospodarki.

Problemy te są wciąż wyraźnie odczuwalne, szczególnie w regionie gorzowskim, gdzie w latach 90. doszło do likwidacji połączeń kolejowych na wielu liniach wyłączonych z eksploatacji, min.: Gorzów – Myślibórz, Gorzów-Kostrzyn przez Słońsk, Drezdenko-Skwierzyna, Skwierzyna-Szamotuły, Międzyrzecz-Rzepin. Niestety, niezadowalająca jest nie tylko sieć eksploatowanych linii kolejowych, ale i ilość oraz jakość istniejących połączeń kolejowych. Najbardziej obciążona linia kolejowa w województwie, linia 203 jest obsługiwana przez operatora Polregio SA, którego niedostateczny nadzór nad stanem technicznym użytkowanego taboru powoduje częste opóźnienia pociągów oraz odwoływanie połączeń. **Od początku roku do końca listopada 2024 r. w Województwie Lubuskim główny operator kolejowy Polregio SA odwołał 4943 pociągów, w tym w samym tylko listopadzie 686! Ta sytuacja, dramatycznie zła, głównie w regionie gorzowskim jest niezwykle dolegliwa dla pasażerów korzystających ze stacji przesiadkowych w Krzyżu Wielkopolskim, Zbąszynku i Kostrzynie nad Odrą, powoduje bowiem całkowitą nieprzewidywalność rozkładów jazdy pociągów i zniechęca lubuszan do korzystania z przewozów kolejowych.**

Wojewódzka Rada Dialogu Społecznego w województwie lubuskim docenia wszelkie działania mające na celu inwestowanie w rozwój sieci kolejowych, które zapewniają ich unowocześnienie i rozbudowę oraz odtworzenie linii wyłączonych z eksploatacji w poprzednim dwudziestoleciu.

Wojewódzka Rada Dialogu Społecznego w województwie lubuskim apeluje o ścisłe współdziałanie władz wszystkich szczebli województwa lubuskiego z PKP PLK SA i determinację w dążeniu do realizacji zapisów Strategii Rozwoju WL w odniesieniu do kluczowych inwestycji kolejowych w regionie gorzowskim województwa lubuskiego, w tym:

1. Realizację projektu przebudowy linii kolejowej 273 (Studium Wykonalności PKP PLK dla odcinka Rzepin – Szczecin Podjuchy – SW L273) – zaprojektowanie i wybudowanie nowych torów stacyjnych w Kostrzynie n/Odrą o łącznej długości około 1500 mb. łączących linie nr 203 i 273 pozwalających prowadzić ruch pociągów bez zmiany kierunku jazdy pociągów:

1) PKP IC w relacjach:

- a) Warszawa - Poznań – Krzyż – Gorzów Wlkp. – Kostrzyn. – Szczecin;
- b) Wrocław - Zielona Góra – Zbąszynek – Międzyrzecz – Skwierzyna – Gorzów Wlkp. - Kostrzyn - Szczecin.

2) Regio w relacjach:

- a) Gorzów Wlkp. – Kostrzyn– Szczecin – Świnoujście;
- b) Gorzów Wlkp. – Kostrzyn– Zielona Góra – Wrocław.

Budowa łącznic kostrzyńskich uwzględniona została w Strategii Rozwoju Województwa Lubuskiego 2030, przyjętej uchwałą Nr XXVIII/397/21 Sejmiku Województwa Lubuskiego z dnia 15 lutego 2021 roku. Proponowany przebieg torów łączących dolny i górny poziom stacji Kostrzyn został już wypracowany w wyniku konsultacji zainteresowanych stron: PKP PLK, GDDKiA, Wody Polskie, UMWL, Wojewoda Lubuski, Kostrzyńsko-Słubicka Specjalna Strefa Ekonomiczna, UM Kostrzyn n/O., UM Gorzów Wielkopolski. W wyniku konsultacji PKP PLK potwierdziły, iż w ramach SW L273 możliwe jest zaprojektowanie w/w przebiegu torów łączących górny i dolny poziom stacji Kostrzyn.

2. Budowę tzw. Magistrali Zachodniej, czyli nowej linii komunikacyjnej na osi północ-południe Szczecin – Kostrzyn nad Odrą – Gorzów Wlkp. – Skwierzyna – Międzyrzecz – Świebodzin – Sulechów – Zielona Góra – Żagań/Nowa Sól – Wrocław. W Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Lubuskiego (...), przyjętego uchwałą Nr XLIV/667/18 Sejmiku Województwa Lubuskiego z dnia 23 kwietnia 2018 r. wskazano między innymi na potrzebę budowy nowej linii kolejowej na osi północ – południe, cyt.: „W szerszej perspektywie czasowej

proponuje się powstanie nowej linii kolejowej, łączącej Gorzów Wlkp. i Zieloną Górę przez Skwierzynę, Międzyrzecz, Świebodzin i Sulechów, z możliwością wykonywania połączeń do Nowej Soli, Żar i Żagania (...).”

Jednocześnie w Strategii Rozwoju Województwa Lubuskiego 2030 przyjętej uchwałą Nr XXVIII/397/21 Sejmiku Województwa Lubuskiego z dnia 15 lutego 2021 roku, w przedsięwzięciach strategicznych kluczowych dla realizacji celów strategii rozwoju województwa lubuskiego 2030 wskazano między innymi, cyt.: „(...) należy uwzględnić potrzebę stworzenia nowej osi komunikacyjnej Żagań/Żary - Zielona Góra – Sulechów – Świebodzin – Międzyrzecz - Gorzów Wielkopolski-Szczecin, na bazie istniejących, nowych i zlikwidowanych linii kolejowych”. W tej sprawie odbył się cykl spotkań, z inicjatywy Prezydenta Miasta Gorzowa Wielkopolskiego z udziałem: pełnomocnika Wojewody ds. inwestycji kolejowo-drogowych oraz radnymi Województwa Lubuskiego, Burmistrzem Skwierzyny, Burmistrzem Międzyrzecza, Starostą Międzyrzeckim, Burmistrzem Świebodzina, Burmistrzem Sulechowa oraz Urzędem Miasta Zielona Góra, w trakcie których w 2021 roku wypracowano i zgłoszono wspólne stanowisko - do PKP PLK w ramach przygotowywanego Studium wykonalności na linii kolejowej nr 3 (E20) na odcinku Poznań Główny - Kunowice (granica państwa) - SW LK3 - propozycję przebudowy stacji Świebodzin, pozwalającą w przyszłości na włączenie tzw. Magistrali Zachodniej w linię kolejową nr 3. Układ torowy stacji Świebodzin powinien bowiem uwzględniać obecne i planowane potrzeby techniczno-ruchowe, ale także możliwość przyszłej rozbudowy układu torowego w celu włączenia Magistrali Zachodniej (stacja węzłowa). Jednocześnie nadanie nowych funkcji odcinkom istniejących linii kolejowych (L203, L367, L375, L358, L273), które charakteryzują się bardzo wysoką podatnością modernizacyjną w zakresie prędkości do 160km/h, oraz odbudowanie L384 i wybudowanie dwóch nowych brakujących odcinków linii kolejowej o długości około 14 km Świebodzin – Gościkowo i 17 km Świebodzin - Sulechów, otworzy ponadregionalne możliwości organizacji przewozów. Nowa linia komunikacyjna na osi północ-południe Szczecin – Kostrzyn nad Odrą – Gorzów Wlkp. – Skwierzyna – Międzyrzecz – Świebodzin – Sulechów – Zielona Góra – Żagań/Nowa Sól – Wrocław, zwiększy oddziaływanie pasażerskie i towarowe zachodniego korytarza transportowego w ciągu linii kolejowej L273.

Budowa Magistrali Zachodniej pozwoli osiągnąć wiele istotnych celów rozwojowych, w tym:

- możliwość integracji większości miast regionu w ramach jednej silnej linii komunikacyjnej – ok. 60% mieszkańców województwa lubuskiego,
- skrócenie czasowego dystansu obu stolic województwa lubuskiego na „odległość ok. 79 min.”,
- zaproponowanie przewoźnikom kolejowym i organizatorom transportu sieci połączeń krajowych o wysokich parametrach,
- możliwość budowy efektywnej sieci połączeń pasażerskich w ramach różnych gałęzi transportu,
- skokowe zwiększanie zasięgu publicznego transportu, realnie oddziałującego na gospodarkę i skutecznie eliminujące wykluczenie komunikacyjne w województwie,
- zwiększenie dostępności do portu rzecznej w Cigacicach, a także planowanego nowego portu rzecznej w Gorzowie Wlkp. i w innych lokalizacjach,
- poprawę dostępności do portów morskich Szczecina i Świnoujścia szczególnie w zakresie obsługi takich państw jak Czechy czy Słowacja,
- usprawnienie przewozów ze stacji Międzyrzecz w kierunku Sulęcina - transport wojskowy (poligon w Wędrzynie),
- lepsze skomunikowanie terminala przeładunkowego intermodalnego w Rzepinie,
- ze stacji Gościkowo realizować przewozy w kierunku ważnych miejscowości turystycznych w województwie tj. Łagowa, Międzyrzeckiego Rejonu Umocnionego - Muzeum Fortyfikacji w Pniewie a przy tym obsłużyć strefę przemysłową KWB w Sieniawie.

3. Modernizację linii komunikacyjnej Gorzów Wlkp. – Skwierzyna - Międzychód – Poznań ujętej w programie Uzupełnienia Lokalnej Regionalnej Infrastruktury Kolejowej Kolej Plus, w ramach projektów pn. „Prace na linii nr 363 na odcinku Skwierzyna – Międzychód” oraz „Rewitalizacja linii kolejowej nr 368 Międzychód – Szamotuły.” Utworzenie tej linii komunikacyjnej, oraz ww. łącznic kostrzyńskich, pozwoli na uruchomienie dodatkowej trasy pociągów regionalnych oraz międzywojewódzkich pomiędzy Poznaniem a Szczecinem przez Gorzów Wlkp., zwiększając tym samym oddziaływanie pasażerskie i towarowe korytarza transportowego w ciągu linii kolejowej nr 351 (Szczecin – Krzyż – Poznań). Ponadto w ramach tego projektu możliwa będzie odbudowa linii kolejowej nr 415 na odcinku ok. 6 km, której zadaniem będzie obsługa dynamicznie rozwijającej się

strefy ekonomicznej w Gorzowie Wlkp. Możliwy będzie także remont linii 367 na odcinku Gorzów Wlkp. – Skwierzyna, przebudowa istniejących i budowa nowych peronów. Co ważne z perspektywy województwa lubuskiego, w ramach programu Kolej Plus zgłoszone zostały uwagi punktowych korekt linii 367, do parametrów docelowych 160 km/h i elektryfikacji tej linii, co przyczyni się do skrócenia czasu przejazdu pomiędzy Gorzowem Wlkp. a Zieloną Górą. Prace na linii nr 363 na odcinku Skwierzyna – Międzychód wspólnie z projektem pn. Rewitalizacja linii kolejowej nr 368 Międzychód – Szamotuły, wzajemnie się uzupełniają tworząc korytarz kolejowy, który znacząco może przyczynić się do poprawy w dostępności komunikacji kolejowej mieszkańców północnej części województwa lubuskiego. Realizacja ww. projektów pozwoli uzyskać dostęp do infrastruktury kolejowej o wysokiej jakości i całkowicie odnowionym resursie. Wysoka podatność modernizacyjna w zakresie prędkości 140-160 km/h, potwierdzona została w opracowanej dokumentacji otwierając drogę do kolejnego kroku jakim jest elektryfikacji obu odcinków L368 i L363, tak jak miało to miejsce na trasie Rzeszów – Stalowa Wola – Lublin. Uchroni to mieszkańców Gorzowa Wlkp. oraz region przed skokowym obniżeniem jakości infrastruktury na trasie Gorzów Wlkp. – Krzyż na linii kolejowej 203, wynikającej wprost z przyjętych resursów nawierzchni kolejowej. Ostatni duży remont na linii 203 wykonano w latach 1975 - 77, z tego okresu pochodzą szyny oraz podkłady na tej dwutorowej linii kolejowej. Istnieją uzasadnione obawy, iż samo utrzymanie obecnych parametrów tj. 100 km/h, będzie bardzo kosztowne bez perspektywy podniesienia tej prędkości – remontu linii w najbliższym czasie. Dlatego samorządy (Powiat Gorzowski, Miasto Gorzów, Gmina Deszczno, Gmina Przytoczna, Gmina Skwierzyna, Powiat Międzyrzecki, Powiat Międzychodzki, Gmina Międzychód) porozumiały się by działać wyprzedzająco angażując się w projekt Kolej Plus, który umożliwi stosunkowo szybko i tanio uzyskać połączenie z Poznaniem - najważniejszym węzłem kolejowym w tej części kraju. Inwestycja ta jest niezbędna dla stworzenia alternatywy dla linii 203 na czas jej przyszłej przebudowy.

4. Modernizację wraz z elektryfikacją linii kolejowej nr 203 na odcinku Kostrzyn – Gorzów Wlkp. - Krzyż w perspektywie lat 2030-2040.

Modernizacja wraz z elektryfikacją linii 203 jest kluczowa dla spójności komunikacyjnej województwa i bardzo ważna z punktu widzenia sieci krajowych połączeń międzywojewódzkich. Bez jej realizacji nie nastąpi pilnie oczekiwana poprawa dostępności Gorzowa Wlkp. i regionu w systemie kolejowego transportu

publicznego. Linia kolejowa nr 203, już w chwili projektowania powstawała jako linia magistralna przeznaczona do obsługi pociągów z prędkościami 160 km/h. Jednakże, bez inwestycji w zakresie modernizacji elektryfikacji, także na stycznych odcinkach linii kolejowych i stacjach węzłowych, nie jest to możliwe, jak i kształtowanie nowej sieci połączeń regionalnych i międzywojewódzkich, bez których rozwój miasta Gorzowa Wlkp. będzie ograniczony. Ponadto, w wyniku modernizacji i elektryfikacji linii 203 możliwe będzie połączenie ze sobą dwóch ważnych magistralnych linii kolejowych nr 351 i 273, co znacznie usprawni transport towarowy. **Modernizacja linii 203 ma istotne znaczenie nie tylko w ruchu transgranicznym, ale i w wymiarze bezpieczeństwa geopolitycznego w związku z nowymi wyzwaniami jakie zaistniały w 2022 roku.** Biorąc pod uwagę aktualne zaawansowanie prac projektowych, **zasadnym jest aby inwestycja ta znalazła się w pierwszej grupie realizacji inwestycji planowanych na najbliższe lata przez PKP PLK i bezwzględnie obejmowała elektryfikację.** Modernizacja linii 203 na odcinku Kostrzyn– Gorzów Wlkp. w powiązaniu z budową łącznic w Kostrzynie nad Odrą - 1500 mb. torów łączących górny i dolny poziom stacji Kostrzyn tj. linie kolejowe nr 203 z 273, oraz rewitalizacja linii kolejowych nr 363 Skwierzyna – Międzychód i nr 368 Międzychód – Szamotuły w ramach programu Kolej Plus, pozwoli na uzyskanie międzyregionalnego połączenia Szczecin – Gorzów Wlkp. – Poznań. **Działania te wpisują się w priorytety oraz kierunki interwencji określone w Krajowym Programie Kolejowym 2030 oraz w Zamierzeniach inwestycyjnych w PLK S.A. do 2040 r., na przykład w zakresie stworzenia spójnej sieci połączeń wojewódzkich i międzywojewódzkich zapewniających bezpośrednie połączenia ze stolicami województw oraz pomiędzy miastami.**

Wojewódzka Rada Dialogu Społecznego w województwie lubuskim docenia zaangażowanie Samorządu Województwa w sukcesywne zwiększanie częstotliwości regionalnych połączeń kolejowych. Mając jednak na uwadze obecne problemy z wykonywaniem tych połączeń przez operatora Polregio SA zwraca się z apelem o pilne zwiększenie ilości taboru kolejowego z napędem spalinowym lub spalinowo-elektrycznym umożliwiające poprawę jakości usług w tym zapewnienie punktualności regionalnych połączeń kolejowych, w pierwszej kolejności na linii kolejowej 203.

Zakup nowego taboru kolejowego jest sprawą najwyższej wagi dla północnej części województwa lubuskiego, albowiem ze względu na istniejącą infrastrukturę kolejową (linie kolejowe niezelektryfikowane) ta część województwa nie może skorzystać z obsługi nowym bezemisyjnym twarem. W ostatnim czasie (2023 - 2024 r.) Województwo Lubuskie zakupiło dwa nowe zespoły trakcyjne dwunapędowe, które mogą poruszać się po liniach niezelektryfikowanych i zelektryfikowanych, jednakże ich ilość jest niewystraszająca. Także pozostały tabor, który może poruszać się po liniach niezelektryfikowanych, czyli pojazdy spalinowe, będący w zasobie Województwa Lubuskiego jest nadmiernie eksploatowany, a przez to bardziej awaryjny. To wszystko przekłada się na obecną bardzo złą sytuację w realizacji przewozów pasażerskich w północnej części województwa. Z tych względów zasadne jest doposażenie zakupionych w 2020 roku trójczłonowych pojazdów NEWAG (36WEh-001 i 002) w odbieraki prądu, ponieważ są one do tego przystosowane, ale kiedy zamawiano je w 2018 roku nie było jeszcze mowy o zastosowaniu w nich drugiego napędu. Dzięki temu działaniu możliwe będzie wzmocnienie floty istniejącego taboru kolejowego i zmniejszenie jego awaryjności, czym cechują się nadmiernie eksploatowane jednostki spalinowe.

Konsekwentna realizacja powyższych postulatów natury infrastrukturalnej oraz eksploatacyjnej winna być przedmiotem ścisłej współpracy władz wojewódzkich i krajowych, gdyż jest kluczowym czynnikiem:

- 1) kształtowania zrównoważonego rozwoju województwa lubuskiego,**
- 2) społecznego poczucia podmiotowości mieszkańców, zwłaszcza jego północnej części,**
- 3) bezpieczeństwa Polski w wymiarze geopolitycznym na kierunku zachód-wschód Europy środkowo-wschodniej.**

PRZEWODNICZĄCY
Wojewódzkiej Rady Dialogu Społecznego
w województwie lubuskim

Henryk Maciej Woźniak

Otrzymują do wiadomości:

1. Sejmik Województwa Lubuskiego.
2. Zarząd Województwa Lubuskiego.
3. Pan Marek Cebula, Wojewoda Lubuski.
4. Pan Dariusz Klimczak, Minister Infrastruktury.