

URZĄD MARSZAŁKOWSKI
WOJEWÓDZTWA LUBUSKIEGO
w Zielonej Górze
KANCELARIA OGÓLNA

Wpł. 26-01-2017

INSPEKTOR
Ilość załączników
Podpis Wanda Rosochacka

201.1.152 1. 2017
P. S. KOTYLAK
A. Malowski
Deszczno, dnia 21 stycznia 2017 r.
trial
Z. Kostrowska
30.01.2017.

WPLYNEŁO
Sekretariat Członka Zarządu
27-01-2017
4999
Nr rej. ilość zal.

WPLYNEŁO
URZĄD MARSZAŁKOWSKI
WOJEWÓDZTWA LUBUSKIEGO
Sek. Zarządu Marszałka
27-01-2017
4999
Nr rej. ilość zal.
Podpis

Marszałek Województwa Lubuskiego
Pani Elżbieta Polak
Urząd Marszałkowski Województwa Lubuskiego
ul. Podgórna 7, 65-057 Zielona Góra

WPLYNEŁO
URZĄD MARSZAŁKOWSKI
WOJEWÓDZTWA LUBUSKIEGO
Zdzisław Łukaszewski
Struktury i Komunikacji
27-01-2017
503/2 DGI
30.01.17
Nr rej. ilość zal.
Podpis

PETYCJA
w sprawie zapewnienia bezpiecznych i godziwych warunków podróży koleją na trasie Kostrzyn-Gorzów Wlkp.-Poznań

Szanowna Pani Marszałek!

Zwracam się do Pani, jako organizatora regionalnych przewozów kolejowych, z prośbą o zapewnienie bezpiecznych i godziwych warunków dla pasażerów podróżujących koleją na trasie Kostrzyn-Gorzów Wlkp.-Poznań, poprzez:

- pilny zakup dwóch nowych spalinowych zespołów trakcyjnych, potrzebnych do zwiększenia pojemności pociągów na tej trasie;
- uruchomienie dodatkowej, czwartej pary bezpośrednich pociągów na tej trasie, co pozwoli równomierniej rozłożyć przepływ pasażerów i ograniczyć tłok w pociągach;
- wytrasowanie wszystkich czterech par pociągów na tej trasie jako przyspieszonych między Krzyżem a Poznaniem (z zatrzymaniem tylko w Szamotułach i Wronkach), dla skrócenia czasu przejazdu.

W planie transportowym województwa lubuskiego czytamy odnośnie linii kolejowej Kostrzyn-Krzyż: „Aby zapewnić odpowiedni komfort podróży, w przypadku kursów, dla których średnia frekwencja na całej trasie regularnie będzie przekraczać 100% miejsc siedzących w pojeździe, wybrany operator zobowiązany będzie używać pojazdów o większej pojemności (zespoły trzyczłonowe) lub łączyć dostępne pojazdy w trakcji wielokrotnej, w celu uzyskania odpowiedniej podaży miejsc siedzących (...) Park taborowy powinien uwzględniać pojazdy rezerwowe, a docelowo zapewniać zespoły trójczłonowe z dopuszczeniem do eksploatacji po obu stronach granicy”

Zapisy te nie są niestety respektowane, przez co regularnie dochodzi do sytuacji, w których pojemność niewielkiego dwuczłonowego szynobusu nie wystarcza do zaspokojenia potrzeb pasażerów. Regularnie podróżuję koleją z Gorzowa do Poznania i widzę, że w niedzielne popołudnia, na przykład po długich weekendach, zdarzają się nawet sytuacje niezabierania wszystkich oczekujących na peronach pasażerów, gdyż zwyczajnie nie ma już dla nich miejsca. Ci, którym uda się wsiąść, muszą podróżować w warunkach skrajnego przepełnienia, które nie tylko urąga ludzkiej godności, stawiając standardy kolei w województwie lubuskim na jednym poziomie z krajami tzw. trzeciego świata, ale też zagraża bezpieczeństwu. Czy na poprawę sytuacji naprawdę trzeba czekać do czasu, aż ktoś zginie zdeptany przez tłum, zemdleje z powodu wadliwie działającej wentylacji, albo umrze na zawał, gdyż w ścisłości nie będzie można udzielić mu pomocy?

Pr. nadac sprawie bieq. jak jest przewidziany dla petycji.

Połączenie kolejowe Kostrzyn-Gorzów-Poznań wymaga pilnie zwiększenia pojemności kursujących składów poprzez realizowanie przewozów w trakcji podwójnej (dwa pojazdy złączone ze sobą). Jest to jedyny rozsądny sposób na poprawę warunków podróży na tej najpopularniejszej w województwie linii kolejowej. Łatwo zaobserwować, że największe napełnienie pociągów na tej trasie spotyka się w weekendy, co wiąże się z podróżami studentów do domu i z powrotem. Nie są oni jednak jedyną grupą korzystającą z tego połączenia. Także w dni powszednie zdarzają się problemy ze znalezieniem miejsca siedzącego. Dlatego też, wszystkie kursy na tej trasie powinny być realizowane pojemniejszymi składami.

Niedopuszczalna jest istniejąca obecnie sytuacja, w której pasażerowie udający się na stację i kupujący bilet nie wiedzą, czy uda się im zmieścić do pociągu. W warunkach tak skrajnego zatłoczenia konduktorzy nie mają nawet możliwości kontroli biletów ani sprzedaży ich podróżnym, co tylko generuje straty dla Przewozów Regionalnych. Czas wymiany pasażerów na przystankach znacznie się wydłuża, co sprawia, że normą jest osiągnięcie do końca trasy nawet kilkudziesięciminutowych opóźnień i fatalne w skutkach dla pasażerów zerwanie skomunikowań na stacjach węzłowych. Złe warunki podróży prowadzą do narastania społecznej frustracji i braku zaufania do usług kolei, co jest najistotniejszą przyczyną słabej kondycji finansowej całej tej branży. Brak zaufania odstrasza pasażerów i obniża dochody Przewozów Regionalnych, co zmusza samorząd województwa do dotowania ich coraz wyższymi kwotami. Tymczasem linia Krzyż-Kostrzyn, umiejętnie wykorzystana, mogłaby nawet przynosić przewoźnikowi zyski, a to oznaczałoby dla budżetu województwa oszczędności, na których z pewnością Pani zależy. Sądzę, że podjęcie inwestycji w poprawę warunków podróży przyniesie w perspektywie kilku lat znaczący wzrost liczby pasażerów i uzdrowi sytuację na kolei w województwie lubuskim, przywracając zaufanie obywateli nie tylko do kolei, ale przynajmniej częściowo do instytucji szeroko rozumianego państwa, co stanowi społeczną korzyść nie do przecenienia.

Wysyłanie w trasę pojedynczych szynobusów, nawet na kursach o największym obłożeniu, wynika najpewniej z braku odpowiedniego taboru – dlatego też jego zakup staje się koniecznością. Trzy pary połączeń z Kostrzyna do Poznania realizują każdego dnia dwa składy, dlatego też dla poprawy warunków podróżowania należy zapewnić jeszcze dwa dodatkowe spalinowe zespoły trakcyjne, np. typu Pesa Link, jeżdżące w trakcji podwójnej z już posiadanymi. Jeśli Przewozy Regionalne są w stanie zapewnić dwa takie pojazdy bez potrzeby kupowania ich przez województwo, np. racjonalniej planując obiegi taboru, można skorzystać także z takiej możliwości. Najistotniejszy jest efekt, czyli wskazane w nagłówku petycji zapewnienie bezpiecznych i godziwych warunków podróży, do czego samorząd województwa ma obowiązek dążyć.

Tylko dla porównania chciałbym przypomnieć, że na cechującej się bardzo podobnym potencjałem przewozowym trasie Nowa Sól-Zielona Góra-Poznań samorząd województwa uruchamia codziennie po cztery pary połączeń, realizowane czterocłonowymi zespołami elektrycznymi. Sam fakt braku trakcji elektrycznej na linii w kierunku Gorzowa i Kostrzyna nie powinien stanowić przyczyny konstruowania dla pasażerów z tych miejscowości o wiele gorszej oferty, nie zapewniającej podstawowej pewności i bezpieczeństwa.

Przy kursowaniu każdego dnia dwóch podwójnych składów, możliwe jest wykonywanie na tej trasie bez przeszkód czterech par połączeń – po dwie przez każdy ze składów. Dodatkowy pociąg powinien wyjeżdżać z Kostrzyna około godziny 12:30,

a z Poznania ruszać w drogę powrotną około 16:00, co przy okazji „załatałoby” dość duże luki w rozkładzie między Kostrzynem a Krzyżem, przysługując się także podróżującym na krótsze odległości. Takie rozplanowanie kursów da szansę na bardziej równomierne rozłożenie pasażerów, mających większy wybór co do godziny, w której chcieliby podróżować, a to wpłynie na zmniejszenie zatłoczenia pociągów. Zaznaczam przy tym, że to rozwiązanie zawarte jest jako jeden z wariantów do wdrożenia w Planie Transportowym.

Odnosnie trasowania pociągów jako przyspieszone poza województwem lubuskim, chciałbym wskazać, że już teraz niektóre kursy nie zatrzymują się na wszystkich stacjach po drodze, i rozwiązanie to się sprawdza. Połączenia te i tak są nastawione przede wszystkim na pasażerów z lubuskiego, a nieobsługiwanie podpoznańskich wiosek ma szansę choć trochę ograniczyć panujący tłok. W dodatku, daje to szansę na skrócenie czasu przejazdu i nadrobienie po drodze ewentualnych opóźnień, zdarzających się na tak długich trasach. Warto więc zaproponować wprowadzenie takiego rozwiązania na stałe, dla wszystkich pociągów Kostrzyn-Poznań.

Wszystkie proponowane przeze mnie rozwiązania są możliwe do zastosowania także podczas mającego się niebawem rozpocząć remontu estakady kolejowej w Gorzowie Wlkp., który wymusi podzielenie relacji pociągów przejeżdżających dotąd przez Gorzów na dwie części. W tym trudnym okresie powiększona powinna zostać pojemność składów wyjeżdżających z tymczasowej stacji Gorzów Wlkp. Wschód w kierunku Krzyża i Poznania, gdyż właśnie na tym odcinku problem przepełnienia pociągów występuje najsilniej.

Liczę na odpowiedź i podjęcie niezbędnych działań. Uprzedzając ewentualne rozpatrzenie odmowne ze względów finansowych, chciałbym zaznaczyć, że wydatków na sprawny i bezpieczny transport publiczny nie należy traktować jako pieniądze „zmarowane”, tylko inwestycję, która się zwróci – jeśli nie w gotówce, to na pewno w zaufaniu obywateli do władz, korzyściach dla środowiska i postrzeganiu naszego regionu jako atrakcyjnego miejsca do życia.

Z poważaniem

do wiadomości:

Przewozy Regionalne sp. z o. o.

Oddział Lubuski