

14-03-2017

INTERPELACJA

Nr rej. 368, j.m. zał.

radnego Czesława Fiedorowicza zgłoszona na sesji Sejmiku Województwa Lubuskiego w dniu 6.03.2017 r. w sprawie *Połączenia kolejowego Zielona Góra - Berlin*

Szanowna Pani Marszałek proszę o rzeczowe przeanalizowanie stanu połączenia kolejowego Zielona Góra – Berlin, by wnioski z dokonanej analizy doprowadziły do radykalnej poprawy stanu istniejącego.

W trosce o poprawę komunikacji obu stolic Lubuskiego: Zielonej Góry i Gorzowa Wlkp. zostały podjęte określone nakłady finansowe i zawarte umowy z operatorami.

Głosowałem za ogromnymi nakładami, wprowadzeniem do rozkładu jazdy bezpośredniego połączenia z Gorzowa Wlkp. do Berlina. Na posiedzeniu polsko-niemieckiej Grupy Transport w Poczdamie 15.11.16 r. usłyszałem, że częstotliwość połączeń transgranicznych przez Kostrzyn jest najintensywniejsza w Europie. Czyli osiągnęliśmy na linii Gorzów Wlkp – Berlin nie notowaną niemal nigdzie w Europie intensywność połączeń przez granicę. To efekt zainwestowania w takie połączenie i zgoda polityczna by pomóc „północnej” stolicy Lubuskiego. Czas zatem by zmienić tragiczną sytuację połączenia z Berlinem „południowej” stolicy, czyli Zielonej Góry.

Ostatnio odprowadzałem gościa na jedyny pociąg poranny do Berlina.

Okazuje się, że jedzie tylko do Rzepina. Z Rzepina autobusem do Frankfurtu, a dopiero z Frankfurtu do Berlin Ostbahnhof.

Oczywiście pociąg nie zapowiedziany tak by pasażer z Niemiec mógł cokolwiek pojąć. Nawet Polak błądzi jak dziecko we mgle. Pociąg nie oznaczony właściwie. Czyli taki pociąg widmo. Przypominam tu jedyny, a tam przez Kostrzyn największa intensywność połączeń przez granicę w Europie.

Do tego w Zielonej Górze, gorzej niż na dworcu w Koziej Wólce, od blisko 2 lat nie ma zamieszczonego na wiszącej tablicy, żadnego rozkładu jazdy. Wisi naga tablica. Może jest ona świadectwem bezsilności włodarzy dworca kolejowego, ale przecież to stolica samorządowa regionu. Jesteśmy chyba jedyną w świecie stolicą regionu, gdzie na dworcu od kilku lat nie ma rozkładu jazdy. Ale powracam do równowagi regionu. Skoro tam, czyli na północy regionu, mamy Pani Marszałek, niespotykaną, w wymiarze europejskim, liczbę połączeń do Berlina, to proszę podjąć realne kroki w celu doprowadzenia do podobnego stanu na południu regionu.

Zwłaszcza, że jest w zasadzie zakończona na tym odcinku modernizacja Nadodrzaneki, strategicznej dla Polski linii kolejowej ze Śląska ku Bałtykowi. Stąd też musimy walczyć o priorytet połączenia kolejowego z Berlina przez Zieloną Górę do Wrocławia, jako alternatywy do wciąż nieistniejącego połączenia z Berlina przez Horkę do Wrocławia. Do tego Zielona Góra i Berlin uzgodniły harmonizację z bezpłatnymi biletami komunikacji miejskiej dla posiadaczy biletów z tego połączenia kolejowego.

Bardzo proszę Panią Marszałek o przedstawienie realnego planu poprawy stanu połączenia Zielona Góra – Berlin. Do Berlina na Hauptbahnhof, nie Ostbahnhof.

No i uruchomienia tablicy z połączeniami na dworcu w Zielonej Górze.

A może by tak w też w języku niemiecki zapowiedź tego połączenia, skoro to połączenie międzynarodowe. Boję się, że moje prośby o normalność brzmią jak mrzonki w świetle realiów.

Czesław Fiedorowicz



Zielona Góra, 23 marca 2016r.

DG.IV.0003.18.2017

WPŁYNEŁO
URZĄD MARSZAŁKOWSKI
WOJEWÓDZTWA LUBUSKIEGO
Biuro Sejmiku

23-03-2017

Nr rej. 439 Ilość zał.

Podpis

Pan
Czesław Fiedorowicz
Przewodniczący Sejmiku
Województwa Lubuskiego

Odpowiadając na Pana interpelację zgłoszoną podczas XXVIII zwyczajnej sesji Sejmiku Województwa Lubuskiego w dniu 6 marca 2017r, w sprawie „Połączenia kolejowego Zielona Góra – Berlin” uprzejmie informuję, że częstotliwość pasażerskich połączeń transgranicznych na odcinku Kostrzyn – Küstrin-Kietz jest w istocie najwyższa na całej zachodniej granicy polsko-niemieckiej. Ta częstotliwość dotyczy jednak 19 par pociągów niemieckiego operatora, kursujących w relacji Berlin Lichtenberg – Kostrzyn. Pociągi z Niemiec kończą bieg na najbliższej stacji węzłowej, która znajduje się po polskiej stronie, w odległości ok. 2 km od granicy. Dodatkowe środki z budżetu województwa przeznaczono na przedłużenie jednego z tych pociągów do stacji Gorzów Wlkp. Jest to jedyne bezpośrednie połączenie północnej stolicy naszego województwa z Berlinem. Trasa Berlin – Gorzów Wlkp. jest niezelektryfikowana, przez co obsługuje ją tabor spalinowy niemieckiego operatora (NEB), dopuszczony do eksploatacji po obu stronach granicy.

Opisana wyżej sytuacja jest nieporównywalna do organizacji ruchu pociągów na sąsiednim odcinku transgranicznym Rzepin – Frankfurt (Oder), gdyż pociągi niemieckiego operatora (DB Regio) nie wjeżdżają do Polski. Najbliższą stacją węzłową po polskiej stronie jest oddalony o 18 km Rzepin. Ponadto, niemieckie pociągi kursujące zasadniczo w relacji Magdeburg – Frankfurt (Oder) – Cottbus, są obsługiwane wyłącznie taborom elektrycznym, zasilanym w systemie prądu przemiennego 15kV, 16.7Hz. W Polsce funkcjonuje system zasilania prądem stałym 3kV, a zmiana systemów następuje na stacji technicznej Frankfurt (Oder) Oderbrücke. Oznacza to, że tabor elektryczny zasilany jednym z wymienionych wyżej systemów nie może swobodnie przejeżdżać do sąsiedniego kraju. Wyjątkiem są pojazdy dwusystemowe lub spalinowe, poruszające się niezależnie od sieci trakcyjnej. Obecnie tylko przewoźnik PKP Intercity SA wykorzystuje elektryczne lokomotywy dwusystemowe do prowadzenia ekspresów w relacji Berlin – Warszawa.

Bezpośrednie połączenie relacji Zielona Góra – Berlin Lichtenberg uzyskano poprzez wydłużenie kursującego od wielu lat pociągu relacji Zielona Góra – Frankfurt (Oder) z wykorzystaniem pojazdów spalinowych niemieckiego przewoźnika. Opisane przez Pana utrudnienia wynikły z czasowego wyłączenia z eksploatacji tych pojazdów, przez co polski operator (Przewozy Regionalne sp. z o.o.) zorganizował przewóz zastępczy taborom elektrycznym do Rzepina z przesiadką na autobus. Mając na uwadze uciążliwość takiego rozwiązania, poleciliśmy operatorowi zaniechanie takich praktyk i niezwłoczne wprowadzenie takiego rozwiązania, aby wyeliminować kłopotliwą przesiadkę na autobus.

Odnosząc się do braku czytelnej informacji na stacji Zielona Góra informuję, że w istocie od kilku już lat, odpowiedzialny za ten stan rzeczy zarządca infrastruktury tj. PKP PLK SA umieszcza rozkłady jazdy wyłącznie w gablotach informacyjnych zlokalizowanych w holu dworca i na peronach. Wg zapowiedzi PKP PLK SA, jeszcze w roku 2017 zakończy się na tej stacji zabudowa Systemu Dynamicznej Informacji Pasażerskiej w budynku dworca kolejowego. Systemy tego rodzaju bazują na wyświetlaczach podających informację o rozkładzie jazdy w czasie rzeczywistym.

Reasumując, w obecnych warunkach, możliwość poprawy połączenia kolejowego pomiędzy Zieloną Górą a Berlinem, bez angażowania dodatkowych środków finansowych z budżetu województwa można uzyskać w sposób następujący:

1. Przywrócenie pospiesznego lub ekspresowego połączenia międzynarodowego relacji Kraków – Wrocław – Zielona Góra – Berlin, dla którego organizatorem powinien być minister właściwy ds. transportu. O taki pociąg zabiegamy od kilku lat, jednak sprawa organizacji połączeń międzynarodowych na tej trasie jest w naszym odczuciu marginalizowana i pozostawiona rynkowi komercyjnemu. Ewentualny powrót takiego połączenia jest przewidywany w 2019 roku, a jego przebieg uzależniony od decyzji przewoźników po obu stronach granicy.
2. Wydłużenie popołudniowego kursu Zielona Góra – Frankfurt (Oder) do Berlina. Na takie rozwiązanie nie ma jednak zgody strony niemieckiej, która uznaje, iż bardzo duża ilość pociągów na odcinku Frankfurt (Oder) – Berlin nie daje podstawy do uruchamiania kolejnego. Z tego samego powodu strona niemiecka sceptycznie odnosi się do porannego pociągu z Zielonej Góry.
3. Powrót do organizacji pociągów kursujących wyłącznie w relacji Zielona Góra – Frankfurt (Oder), jednak przy rezygnacji z dzierżawy taboru od strony niemieckiej i zastąpieniu go taborem polskim. Oszczędności uzyskane na dzierżawie wykorzystane zostałyby na uruchomienie trzeciej pary pociągów relacji Zielona Góra – Frankfurt (Oder), co zwiększyłoby możliwości podróżowania do Berlina z dogodną przesiadką.

Na chwilę obecną, niezależnie od starań o przywrócenie pociągu międzynarodowego, analizowana jest możliwość realizacji trzeciego z ww. wariantów. Z tego względu poleciliśmy spółce Przewozy Regionalne sprawdzenie możliwości wjazdu udostępnianych przez nas pojazdów „Link” do stacji Frankfurt (Oder) na podstawie Miejscowego Porozumienia Granicznego. Jeżeli okaże się to możliwe, sprawa zmiany organizacji tego połączenia zostanie rozpatrzona przez Zarząd Województwa.


CZŁONEK ZARZĄDU

Alicja Makarska

Otrzymuje do wiadomości:

Biuro Sejmiku