

**FORMULARZ WNIOSKU/INTERPELACJI\*/\*\***Zgłoszony/a na sesji Sejmiku Województwa Lubuskiego w dniu: 10.10.2017przez Radną/Radnego: Małgorzata Gosmiowska-Kolaw sprawie: Potrzeba PKP na trasie Leszno - Ustka - GłogówGłogów

WPIVNFLO  
URZĄD WOJEWÓDZKI  
WOJEWÓDZTWA LUBUSKIEGO  
Biuro Sejmiku

2-1-04-2017

Nr rej. 619 ilość zat. ....

Treść wniosku/interpelacji:

W związku ze zgłoszonymi interpelacjami dot. utworzenia połączenia kolejowego na trasie Leszno - Ustka - Głogów, uprzejmie proszę o informacje dot. spotkań przedstawicieli stron zainteresowanych, które odbyło się w Lesznie w związku br. Proszę o informacje, na temat wyrażonego stanowiska przez Urząd Miasta Głogów Województwa Lubuskiego oraz stanowiska biurowej obsługi przedstawicieli woj. wielkopolskiego i dolnośląskiego. Proszę o (informacje) utworzenie osób odpowiedzialnych, biurowej obsługi w sprawie z Departamentem Infrastruktury i Komunikacji w Urzędzie Marszałkowskim Województwa Lubuskiego

Propozycja załatwienia sprawy:  
(wypełnić w przypadku wniosku)

Małgorzata Gosmiowska-Kola

(podpis)

\*zaznaczyć właściwe

\*\*Każdy wniosek składany przez Radnego, zgodnie z § 41 ust. 1 Statutu Województwa Lubuskiego powinien zawierać krótkie przedstawienie stanu faktycznego sprawy oraz (przede wszystkim) **propozycję jej załatwienia**.

Wniosek, który nie będzie zawierał propozycji rozwiązania sprawy, będzie traktowany i rozpatrywany jako interpelacja, czyli kierowany do departamentu merytorycznego a nie do Zarządu Województwa.



Lubuskie

Członek Zarządu Województwa Lubuskiego  
Alicja Makarska

DG.I.0003.6.2017

Zielona Góra, dnia 24.04.2017r.

W P Ł Y N Ę Ł O  
URZĄD MARSZAŁKOWSKI  
WOJEWÓDZTWA LUBUSKIEGO  
Biuro Sejmiku

25-04-2017

Nr rej. 404 ..... ilość zał. ....

Podpis [signature] .....

Pani  
**Małgorzata Barbara Gośniowska-Kola**  
Radna Województwa Lubuskiego

Odpowiadając na Pani interpelację, w sprawie „Połączeń PKP na trasie Leszno – Wschowa – Głogów”, złożoną do Biura Sejmiku w dniu 21 kwietnia br., uprzejmie informuję o najważniejszych ustaleniach dokonanych podczas spotkania w dniu 6 kwietnia br. w Lesznie.

Ze strony Urzędu Marszałkowskiego Województwa Lubuskiego w spotkaniu udział wzięli: Piotr Tykwiński – Z-ca Dyrektora Departamentu Infrastruktury i Komunikacji oraz Andrzej Klauza – Główny Specjalista w Wydziale Transportu i Infrastruktury ww. Departamentu.

Burmistrz Leszna, jako gospodarz, przypomniał najważniejsze ustalenia z poprzedniego spotkania w tej sprawie, które odbyło się w Głogowie miesiąc wcześniej. Prezydent Głogowa przedstawił pisemną odpowiedź PKP PLK SA - Zakładu Linii Kolejowych we Wrocławiu w sprawie oszacowania dwóch wariantów zakresów rzeczowych dla poprawy stanu nawierzchni kolejowej wraz z infrastrukturą pasażerską na swoim terenie, obejmującym województwo dolnośląskie. Wariant pierwszy zakłada wykonanie prac za kwotę 473 400 zł w celu utrzymania w obu torach prędkości 50km/h, natomiast wariant drugi zakłada podniesienie prędkości do 80km/h i wykonanie prac w tym celu za kwotę 8,55 mln zł. W obu wariantach należy doliczyć kwotę 150 000 zł na poprawę stanu peronów w Głogówku i Grodźcu Małym.

Przedstawiciel PKP PLK SA poinformował, że oszacowano koszt dostosowania odcinka dwutorowego do prowadzenia ruchu dwukierunkowego po jednym torze, na kwotę około 3 mln zł. Przedstawiciele PKP PLK SA wyjaśnili, że są to urządzenia starego typu z sygnalizacją kształtową, w których zachodzi konieczność zarówno przebudowy urządzeń sterowania jak i wymiany semaforów

na świetlne. W tej sytuacji są dwie możliwości: prowadzenie ruchu, tak jak dotychczas, po dwóch torach, przy czym pociąg relacji Leszno – Głogów jechałby 67 minut, a pociąg relacji Głogów – Leszno 51 minut, lub dostosowanie linii do ruchu po jednym torze w obu kierunkach za kwotę ok 3 mln zł. W celu rozwiania wątpliwości co do zasadności tej kwoty, PKP PLK SA przygotowuje szczegółowy kosztorys przebudowy urządzeń. W tym kontekście przedstawiciel Kolei Dolnośląskich przypomniał o propozycji zamknięcia jednego toru i prowadzenia ruchu po drugim bez kosztownej przebudowy urządzeń. Taki wariant PKP PLK SA powinna również brać pod uwagę, tym bardziej, że obecnie ruch na tym odcinku jest znikomy. Przy tej okazji przedstawiciele PKP PLK ponownie zasugerowali, że uruchomienie połączeń pasażerskich, już przy obecnym stanie infrastruktury, pomoże uzyskać środki na kompleksowy remont. Przedstawiciele PKP PLK SA poinformowali również, że sygnalizowany wcześniej problem dojścia do peronu nr 4 w Głogowie są w stanie doraźnie rozwiązać poprzez zorganizowanie dojścia w poziomie szyn. Ponadto, w celu lepszego zobrazowania stanu infrastruktury na całym odcinku Leszno – Głogów zaproponowali zorganizowanie wizji lokalnej z wykorzystaniem drezyny inspekcyjnej.

Przedstawiciel Urzędu Marszałkowskiego Województwa Lubuskiego poinformował o przewidywanych kosztach, jakie musiałby ponieść organizator przewozów, tylko w odniesieniu do fragmentu leżącego na terenie województwa lubuskiego. Kwota rekompensaty udzielanej operatorowi byłaby zależna od ilości połączeń i dla 6 - 8 par pociągów byłyby to kwoty rzędu 1,4 mln – 1,6 mln zł. Zwrócił jednak uwagę na problemy z finansowaniem już istniejących przewozów użyteczności publicznej, co potwierdzili przedstawiciele pozostałych województw. W tym kontekście poinformował zgromadzonych przedstawicieli miast o możliwości ich partycypacji w kosztach uruchomienia nowej linii komunikacyjnej. Prezydent Leszna sceptycznie odniósł się do tej informacji, podając przykład partycypacji samorządów w kosztach innych przedsięwzięć, gdzie wnoszony jest zaledwie niewielki % udziału.

Przedstawiciel Urzędu Marszałkowskiego Województwa Dolnośląskiego poinformował, że jego samorząd jest gotowy objąć dofinansowaniem przedmiotowy fragment linii, gdyż jest ona ujęta w Planie transportowym Województwa Dolnośląskiego. Koszt takiego dofinansowania szacuje na kwotę około 1,2 – 1,6 mln zł. Zwrócił przy tym uwagę, że czas jazdy jest istotny ze względu na zaplanowanie dobrego rozkładu jazdy. Przy różnych czasach przejazdu może okazać się, że pociągi nie będą na jednej ze stacji węzłowych (tj. w Lesznie lub w Głogowie) skomunikowane z innymi pociągami. Poza tym, termin składania wniosków o przydzielenie tras pociągów na rozkład jazdy 2017/2018 mija w połowie kwietnia br. więc ewentualne zamawianie tras musiałoby zostać wykonane w indywidualnym trybie, być może na gorszych warunkach.

Przedstawiciel Urzędu Marszałkowskiego Województwa Wielkopolskiego ponownie wyraził wątpliwość względem wznawiania regularnych połączeń przy obecnym stanie linii kolejowej, gdyż prędkości rzędu 50 – 40 km/h, nie są atrakcyjne w ruchu pasażerskim. Co więcej, na odcinku 1,5 km przed samym Głogowem nadal obowiązuje prędkość 30km/h, a nawet 20 km/h na długim odcinku mostu

na Odrze. Nie jest to standard jaki powinna zapewniać infrastruktura, na której wznawia się przewozy pasażerskie. Ponadto, odniósł się do podanych na spotkaniu kwot rekompensat, które jego zdaniem należy szacować bardziej ostrożnie. Z pobieżnie dokonanych wyliczeń wynika jednak, że kwoty podane przez przedstawicieli województw Lubuskiego i Dolnośląskiego są właściwe. Dla całego odcinka Leszno – Głogów przedstawiciel Wielkopolski wyliczył kwotę 4,7 mln zł kosztów i 700 tys. zł przychodów, co przy podziale na trzy odcinki wojewódzkie daje około 1,56 mln zł rekompensaty na województwo. Choć odcinki nie są równe, można zakładać że kwoty będą zbliżone do siebie.

W kwestii taboru, Koleje Dolnośląskie nie widzą obecnie możliwości skierowania do obsługi tej trasy żadnego pojazdu. Taka możliwość może pojawić się dopiero po zelektryfikowaniu odcinka Węglińiec – Zgorzelec i wycofaniu z jego obsługi taboru spalinowego. Przewozy Regionalne nie dysponują taborem spalinowym w Lesznie ani w Głogowie. Koleje Wielkopolskie dysponują taborem w Lesznie, lecz z uwagi na planową obsługę tras do Wolsztyna i Ostrowa Wlkp. mogą obsłużyć jedynie 3 pary pociągów do Głogowa. Przedstawiciel Województwa Lubuskiego poinformował, że można rozważyć wykorzystanie taboru zakupionego przez Województwo Lubuskie, lecz koszt jego relokacji należałoby zaliczyć jako nasz wkład finansowy do uruchomienia nowej linii. Zwrócił ponadto uwagę na ewentualny problem wyboru operatora, który będzie obsługiwał tą trasę, gdyż w każdym z województw funkcjonuje inny przewoźnik. Ten problem nie może być bagatelizowany, gdyż ma to związek z koniecznością zastosowania odpowiedniego trybu udzielenia zamówienia publicznego.

Uzgodniono, że przedstawiciele zainteresowanych miast wystosują pismo do Ministra Infrastruktury i Budownictwa w sprawie objęcia dofinansowaniem przedmiotowego odcinka jako międzywojewódzkiego. Następne spotkanie w tej sprawie zorganizowane zostanie w ramach wizji lokalnej na linii kolejowej i stacjach, na które wstępnie zaprosiła spółka PKP PLK SA.



CZŁONEK ZARZĄDU  
*Alicja Makarska*  
Alicja Makarska

Otrzymuje do wiadomości:

Biuro Sejmiku