

FORMULARZ WNIOSKU/INTERPELACJI*/**

Zgłoszony/a na sesji Sejmiku Województwa Lubuskiego w dniu: **26.02.2018**

przez Radną/Radnego: **Józefa Kruczkowskiego**

w sprawie: **zmian do Programu Rozwoju Transportu WL.**

Treść wniosku/interpelacji:

W dniu 13 lutego 2018 r. Zarząd Województwa Lubuskiego wprowadził zmiany do Programu Rozwoju Transportu Województwa Lubuskiego (PRT WL). Zmiana PRT WL dotyczy aktualizacji załączników do dokumentu, które są zestawieniem planowanych do realizacji inwestycji drogowych i kolejowych.

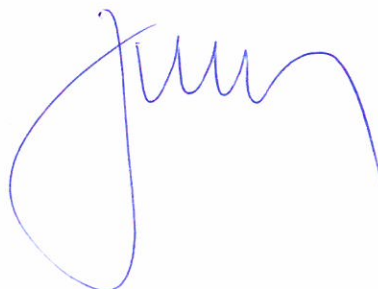
Wprowadzono zmiany w zakresie:

- Kosztów poszczególnych zadań,
- Długości poszczególnych inwestycji,
- Terminów realizacji (w tym uzyskiwanych pozwoleń i decyzji).
- Etapowania inwestycji,
- Zmiany długość inwestycji (kilometraż początkowy i końcowy).

Proszę o informacje jakich zadań dotyczą wprowadzone zmiany i jaki jest zakres zmian.

Proszę także o informację, czy uwzględniono w Programie działania związane z elektryfikacją linii kolejowej nr 203 Krzyż- Gorzów wlkp.- Kostrzyn nad Odrą a także czy przewiduje się w programie zakup nowych szynobusów elektrycznych do obsługi w przyszłości tej linii jak również połączeń transgranicznych.

Józef Kruczkowski



*



W P L Y N E Ł O
URZĄD MARSZAŁKOWSKI
WOJEWÓDZTWA LUBUSKIEGO
DIZ.VI.0003.1.2018
Biuro Sejmiku

Zielona Góra, 6 marca 2018 r.

06-03-2018
Nr rej. 300 ilość zał.
Podpis JH

Pan
Józef Kruczkowski
Radny Sejmiku
Województwa Lubuskiego

W odpowiedzi na interpelację złożoną podczas XLII zwyczajnej sesji Sejmiku Województwa Lubuskiego, która odbyła się w dniu 26 lutego br., w sprawie zmian wprowadzonych przez Zarząd Województwa Lubuskiego do Programu Rozwoju Transportu Województwa Lubuskiego (PRT WL) z 13 lutego br., informuję co następuje.

Zarząd Dróg Wojewódzkich w Zielonej Górze w piśmie z 7 lutego 2018 r. (znak ZDW-ZG-WPE-0611/2018) przedłożył projekt aktualizacji *Planu inwestycji priorytetowych planowanych do realizacji na drogach wojewódzkich w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego – Lubuskie 2020*. Zgodnie z treścią przedmiotowego pisma wprowadzono następujące zmiany w PRT WL:

1. Dwa zadania podzielono na etapy, z uwagi na stopień przygotowania dokumentacji, tj.:
 - Rozbudowa drogi woj. nr 138 na odc. od drogi krajowej nr 29 do m. Debrznica,
 - Przebudowa drogi woj. nr 156 na odc. Drezdenko - Strzelce Krajeńskie - granica woj.
2. Zmieniono wartość zadania pn.: „Budowa mostu przez rzekę Odrę wraz z budową nowego przebiegu drogi wojewódzkiej nr 282 - ETAP I” zgodnie z informacją otrzymaną od Miasta Zielona Góra.
3. Dla zadań posiadających opracowaną dokumentację projektową uaktualniono szacunkową wartość przeliczoną wg uśrednionych cen z ostatnich postępowań przetargowych, tj.:
 - Przebudowa i rozbudowa drogi woj. nr 137 relacji Słubice – Sulęcín – Międzyrzecz było 10,00 mln zł, po zmianie jest 13,89 mln zł,



- Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 160 relacji Drezdenko–Międzychód było 9,5 mln zł, po zmianie jest 11,77 mln zł,
 - Rozbudowa drogi woj. nr 276 m. Sycowice było 7,00 mln zł, po zmianie jest 13,00 mln zł,
 - Przebudowa i rozbudowa drogi woj. nr 278 na odc. Sulechów – Konotop było 10,00 mln zł, po zmianie jest 15,00 mln zł.
4. Dokonano aktualizacji wartości zadań dostosowując je do szacowanych wartości umożliwiających ich realizację, tj.:
- Przebudowa drogi woj. nr 156 na odc. Drezdenko – Strzelce Krajeńskie– granica woj. – Etap II było 2,00 mln zł, po zmianie jest 3,00 mln zł,
 - Przebudowa i rozbudowa drogi woj. nr 158 na odcinku Drezdenko - Gorzów Wlkp. było 10,00 mln zł, po zmianie jest 13,00 mln zł,
 - Rozbudowa drogi woj. nr 276 w m. Chociule było 8,79 mln zł, po zmianie jest 7,49 mln zł,
 - Przebudowa i rozbudowa drogi woj. nr 278 na odc. Stare Strącze – Wschowa było 9,00 mln zł, po zmianie jest 10,50 mln zł,
 - Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 295 w m. Gorzupia Dolna było 3,00 mln zł, po zmianie jest 3,50 mln zł,
 - Przebudowa drogi woj. nr 315 na odcinku Przyborów - granica województwa było 8,00 mln zł, po zmianie jest 12,00 mln zł.
5. Zmieniono nazwy części zadań określonych w przedmiotowym planie (modernizacja-przebudowa/rozbudowa) zgodnie z zakresem robót.
6. Zaktualizowano harmonogramy realizacji zadań.
7. Jednocześnie w związku opracowaniem koncepcji budowy obwodnicy Kosieczyna i Chlastawy z rozszerzeniem zakresu o obwodnicę m. Podmokle Wielkie, zmieniono nazwę zadania „Budowa obwodnic m. Kosieczyn i Chlastawa w ciągu drogi woj. nr 302 oraz m. Podmokle Wielkie w ciągu drogi woj. nr 304 - dojazd do węzłów na autostradzie A-2 w Trzcielu oraz Nowym Tomysłu”. Wartość zadania pozostała niezmieniona i wynosi 17,49 mln zł.
8. Dla wszystkich ujętych zadań została zaktualizowana informacja w kolumnie dotyczącej zaawansowania dokumentacji projektowej, zgodnie ze stanem rzeczywistym.
9. Zmieniona została również Lista zadań rezerwowych ujęta w PRT WL, na której zaktualizowano informacje w kolumnie dotyczącej zaawansowania dokumentacji projektowej oraz wprowadzono korektę nazw zadań poprzez usunięcie podanych kilometrów tj.:

- Modernizacja drogi woj. nr 296 na odc. Stypułów - Żagań,
- Zaktualizowano szacunkową wartość zadania pn. „Budowa obwodnicy m. Droszków w ciągu drogi woj. nr 282” na kwotę 39,70 mln zł.

Dodatkowo w trakcie prac nad przygotowaniem modyfikacji PRT WL, PKP PLK S.A. wystąpiło 17 stycznia 2018 r. z wnioskiem (znak IRS4/3-0815RPO-11-2/2018) o aktualizację w zakresie projektów *Rewitalizacja linii kolejowej nr 203 na odcinku Krzyż - Gorzów Wlkp.* oraz *Modernizacja linii kolejowej nr 358 Zbąszynek Gubin na odcinku Zbąszynek - Czerwieńsk – II etap.* Wprowadzono następujące zmiany:

1. Podzielono na zadania inwestycję pn. *Modernizacja linii kolejowej nr 358 Zbąszynek Gubin na odcinku Zbąszynek - Czerwieńsk – II etap,*
2. Zaktualizowano terminy realizacji inwestycji na liniach kolejowych nr 203 oraz 358.

Odnosząc się do pytania o elektryfikację linii kolejowej 203 Krzyż Wlkp. – Kostrzyn nad Odrą, informuję, że *Krajowy Program Kolejowy do 2023 roku (KPK)* zawiera *Listę projektów podstawowych i rezerwowych CEF i POLiŚ finansowanych z Funduszu Spójności objętych KPK do 2023 roku.* Na liście znajduje się informacja na temat planowanych prac na odcinku Piła Główna – Krzyż wraz z elektryfikacją. KPK nie zawiera informacji na temat elektryfikacji linii 203 na odcinku Krzyż – Gorzów Wlkp. – Kostrzyn.

Jednocześnie uprzejmie informuję, że kwestia elektryfikacji linii kolejowej nr 203 ma swoje odniesienie w PRT WL. Wskazano w nim, iż brak zelektryfikowanego odcinka linii 203 Krzyż Wlkp. – Kostrzyn nad Odrą wynika z dużych kosztów jakie należy zaplanować na ten cel po stronie zarządzającego tą linią PKP PLK S.A., a także z uwagi na ograniczoną ilość środków Województwa Lubuskiego, które nie jest uprawnione do partycypacji w kosztach. Jednakże operator obsługujący tą linię – PKP Intercity, rozwiązał ten problem poprzez włączenie do obsługi ruchu dalekobieżnego przez nowoczesne lokomotywy spalinowe. Brak możliwości rozwiązania przedmiotowego problemu w najbliższej perspektywie finansowej, tj. w latach 2014-2020 jest przesłanką do ujęcia tych zadań do realizacji w przyszłości i uwzględnienia ich w kolejnych planach budżetowych województwa.

Dodatkowo przekazuję, iż 9 lutego 2018 r. podczas roboczego spotkania pracowników Urzędu Marszałkowskiego Województwa Lubuskiego z przedstawicielami PKP PLK S.A. operator linii poinformował, że rozpoczęto już prace nad dokumentacją przedprojektową dla kompleksowego projektu

„Prace na liniach kolejowych 18, 203 na odcinku Bydgoszcz – Piła – Krzyż – Gorzów Wlkp. – Kostrzyn wraz z elektryfikacją odcinka Piła – Kostrzyn”, który dotyczy podwyższenia parametrów technicznych na całym odcinku linii 203 od Bydgoszczy do Kostrzyna. Realizacja projektu nastąpi prawdopodobnie w kolejnej perspektywie finansowania i będzie realizowana ze środków krajowych, a nie regionalnych.

W przypadku kwestii problemowej związanej z taborom obsługującym przedmiotową linię kolejową, uprzejmie informuję, iż Departament Infrastruktury i Komunikacji zakończył prace nad Studium wykonalności projektu „Zakup pasażerskich pojazdów kolejowych”, którego przedmiotem jest wykazanie, w szczególności:

- liczby możliwych do zakupu pojazdów oraz ich pojemność;
- preferowanych tras dla zakupionego taboru;
- możliwości wykorzystania pojazdów w połączeniach transgranicznych.

Przedmiotowe Studium, po analizie różnych wariantów zakupu i tras, wykazało, iż najbardziej uzasadnionym będzie zakup dwóch pojazdów trójczłonowych z napędem spalinowym do obsługi trasy Kostrzyn – Gorzów Wlkp. – Krzyż (Poznań), bez konieczności uzyskiwania niemieckiej homologacji.

W związku z planowanym zakupem dokonano rozeznania rynku w zakresie aktualnych cen taboru kolejowego do przewozów pasażerskich. Pytanie zadano siedmiu producentom taboru oferującym swoje produkty na rynku europejskim. Z uzyskanych odpowiedzi wynika, że tylko dwóch krajowych producentów taboru (PESA i NEWAG) jest zainteresowanych dostarczeniem pojazdów trójczłonowych, z zastrzeżeniem minimalnego terminu na dostawę 18 m-cy od zawarcia umowy i to wyłącznie z dopuszczeniem do eksploatacji na terenie Polski. Ewentualny koszt dostawy takiego pojazdu z niemiecką homologacją PESA oszacowała na kwotę 20 mln zł netto, przy czym jest to kwota rozłożona na nie mniej niż 10-20 pojazdów. Istotnym jest fakt, że PESA jak dotąd takiego pojazdu obecnie nie posiada, a podany koszt za pojazd przekracza aktualne możliwości finansowe województwa. Z pozostałych odpowiedzi można wnioskować, iż światowe koncerny taborowe nie podejmują się jednostkowych produkcji, a za taką należy uznać dostawę jedynie 2 sztuk pojazdów. Potwierdza to również obserwacja rynku dostaw taboru w Polsce z ostatnich lat.

Mając na uwadze ugodę Urzędu Marszałkowskiego Województwa Lubuskiego zawartą z PESA, w ramach której dostarczone w roku 2019 będą dwa spalinowe pojazdy dwuczłonowe z dopuszczeniem do eksploatacji zarówno w Polsce jak i w Niemczech, oraz możliwość wykorzystania posiadanych obecnie pojazdów w ruchu przygranicznym do pierwszej stacji na terenie Niemiec, wystarczającym będzie, aby nowe pojazdy również wyposażone zostały w systemy bezpieczeństwa umożliwiające

wjazd do stacji przygranicznej po stronie Niemiec na linii 203. Należy także zaznaczyć, iż po elektryfikacji linii, zabezpieczenie taboru elektrycznego, do jej obsługi będzie obowiązkiem operatora.

J. powiatem

CZŁONEK ZARZĄDU

Alicja Makarska
Alicja Makarska