



Szczecin, 10 grudnia 2019 r.

WIIT.II.8061-39..2019-BJ



W nawiązaniu do petycji / zapytania, przesłanego do Sejmiku Województwa Zachodniopomorskiego pocztą elektroniczną w dniu 13 listopada br. w sprawie możliwości uruchomienia bezpośrednich pociągów regionalnych relacji Gorzów – Szczecin przez Kostrzyn uprzejmie informuję, co następuje.

Linia kolejowa nr 203 na odcinku Gorzów – Kostrzyn przebiega w całości przez obszar województwa lubuskiego, wobec czego organizatorem przewozów na tej linii jest Marszałek Województwa Lubuskiego. Linia ta jest niezelektryfikowana, w związku z czym obsługiwana jest taboroem o napędzie spalinowym – głównie należącym do Województwa Lubuskiego.

Odcinek linii kolejowej nr 273 o długości przeszło 100 km, łączący Kostrzyn ze Szczecinem jest zelektryfikowany i w większości przebiega przez obszar województwa zachodniopomorskiego. Do obsługi tego odcinka wykorzystywane są elektryczne zespoły trakcyjne (EZT) należące do Województwa Zachodniopomorskiego.

Przedstawione wyżej, odmienne uwarunkowania techniczne infrastruktury kolejowej składającej się na trasę Gorzów – Szczecin oraz taboru kolejowego wykorzystywanego do obsługi obu odcinków tej trasy powodują, że ewentualne uruchomienie bezpośrednich pociągów relacji Gorzów – Szczecin przez Kostrzyn wiązałoby się z koniecznością wykorzystywania do ich obsługi taboru o napędzie spalinowym na całym przebiegu połączenia. Byłoby to rozwiązanie nieekonomiczne, gdyż koszt paliwa trakcyjnego, zużywanego przez tabor kolejowy o napędzie spalinowym jest zdecydowanie wyższy, niż koszt energii elektrycznej zużywanej przez pociągi o napędzie elektrycznym.

Ponadto rozwiązanie takie nie sprawdziłoby się ze względu na stosunkowo niską pojemność taboru spalinowego wykorzystywanego obecnie do obsługi połączenia Gorzów – Kostrzyn (dwuczłonowe pojazdy serii SA133, SA134 i SA139, posiadające około 100-140 miejsc siedzących). Elektryczne zespoły trakcyjne serii EN57AL, EN63 i ED78, kierowane do obsługi odcinka Kostrzyn – Szczecin posiadają od 150 do 208 miejsc siedzących, a mimo to, ze względu na wysoką frekwencję podróży w niektórych pociągach, zdarzają się kursy pociągów zestawionych w trakcji podwójnej – wówczas podana liczba miejsc siedzących ulega dwukrotnemu zwiększeniu.

**Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego
Wydział Infrastruktury i Transportu**

Adres siedziby:
70-550 Szczecin, pl. Holdu Pruskiego 8,
tel.: (+48 91) 44 19 190, fax: (+48 91) 42 39 915

Adres korespondencyjny:
Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego
ul. Korsarzy 34, 70-540 Szczecin
www.wzp.pl

Osobną, nie mniej istotną kwestią jest sprawność taboru spalinowego oraz jego parametry eksploatacyjne, które odbiegają in minus względem pojazdów trakcji elektrycznej. Poza tym wątpliwe jest by Województwo Lubuskie zdecydowało się przejść do obsługi swoim taborom dodatkowo linię do Szczecina, przebiegającą w znacznej części poza obszarem województwa lubuskiego.

Należałoby także zwrócić uwagę na kwestie związane z ekologią. Eksploatacja taboru spalinowego na ponad 100 km odcinku linii zelektryfikowanej wobec możliwości obsługi tego odcinka taborom elektrycznym z przesiadką podróży z jednego pociągu do drugiego na stacji Kostrzyn, byłaby przejawem nieodpowiedzialności ekologicznej, która wobec postępujących zmian klimatycznych powinna być jednym z głównych czynników branych pod uwagę podczas planowania realizacji przewozów.

Abstrahując od powyższego, czynnikiem bezwzględnie uniemożliwiającym możliwość uruchomienia bezpośrednich pociągów relacji Gorzów – Szczecin jest układ torowy stacji Kostrzyn. Bez kompleksowej przebudowy tej stacji nie jest możliwy przejazd takich pociągów nawet przy założeniu jednokrotnej zmiany kierunku jazdy podczas postoju przy peronie stacji. Krzyżowy i dwupoziomowy układ stacji Kostrzyn powoduje, że każdy pociąg musiałby zmieniać kierunek jazdy w obrębie omawianej stacji co najmniej dwukrotnie, gdyż układ przebiegowy pomiędzy poszczególnymi grupami torów nie pozwala na inne rozwiązanie. Oznaczałoby to stratę czasu około 25-30 minut na same czynności manewrowe w obrębie stacji Kostrzyn, co skutkowałoby wydłużeniem czasu podróży w relacji z Gorzowa do Szczecina (i odwrotnie) do około 2h i 40 minut przy cenie 25,50 zł. Warto zauważyć, że bezpośrednie autobusy komunikacji drogowej na tej trasie zgodnie z rozkładem jazdy oferują czas podróży na poziomie 1h 20 minut przy cenie biletu nie przekraczającej 20 zł.

Przedstawiona przez Pana propozycja uruchomienia bezpośrednich pociągów łączących Szczecin z Gorzowem przez Kostrzyn z pewnością jest bardzo ciekawa, lecz ze względów techniczno-eksploatacyjnych obecnie jej realizacja nie jest możliwa. Warunkiem koniecznym do jej wdrożenia w życie jest elektryfikacja linii nr 203 od stacji Krzyż do stacji Kostrzyn oraz kompleksowa przebudowa stacji Kostrzyn obejmująca budowę łącznicy umożliwiającej wyjazd z peronów położonych na górnej części stacji na tory położone na dolnym poziomie (i odwrotnie) przy co najwyżej jednej zmianie kierunku jazdy.

Licząc że uzna Pan powyższą odpowiedź za wyczerpującą, zapewniam że Samorząd Województwa Zachodniopomorskiego dokłada wszelkich starań dla zapewnienia mieszkańcom możliwie jak najlepszych warunków podróży. Przejawem tych działań są m.in. przeprowadzone modernizacje i zakupy taboru kolejowego, dofinansowywanie modernizacji infrastruktury kolejowej ze środków Unii Europejskiej w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Zachodniopomorskiego oraz wysokie coroczne dofinansowywanie regionalnych kolejowych przewozów pasażerskich kwotą przeszło 90 mln zł.

MARSZAŁEK WOJEWÓDZTWA

Olgierec Geblewicz