

## **Apel Sejmiku Województwa Lubuskiego do Premiera Rządu Rzeczypospolitej Polskiej**

**Pana Mateusza Morawieckiego**

**z dnia 19 października 2020 r.**

### **w sprawie rozwoju transportu w województwie lubuskim i Polsce zachodniej w powiązaniu z programami i inwestycjami o znaczeniu ogólnokrajowym**

Celem apelu jest wyrażenie woli społeczności województwa lubuskiego (samorządowców różnych szczebli, ekspertów, społeczników) aktywnego udziału w wyzwaniu, jakim jest i będzie wielki proces inwestycyjny w polskiej infrastrukturze transportowej.

Stoimy u progu nowej perspektywy unijnej na lata 2021-27. Sejmik Województwa Lubuskiego odnotowuje z satysfakcją przeprowadzenie w ostatnich latach inwestycji w zakresie infrastruktury transportowej, istotnych dla rozwoju województwa Lubuskiego, realizowanych zarówno przez rząd Pana premiera, jak i poprzednie Rządy Rzeczypospolitej Polskiej. Odpowiednia infrastruktura pobudza rozwój społeczno-gospodarczy, wpływa na poprawę spójności ziem zachodnich z pozostałą częścią kraju. Poprzez centralne położenie na kontynencie, województwo lubuskie jest regionem łączącym Polskę z Europą zachodnią i południową. Wyzwania jakie stoją przed naszą Ojczyzną uzasadniają włączenie się samorządowych przedstawicieli mieszkańców województwa lubuskiego do procesu kształtowania przyszłej polskiej infrastruktury transportowej. Ponadto, programy inwestycyjne wpisują się w politykę Polski i Unii Europejskiej, zmierzającą do przezwyciężenia trudności związanych z pandemią.

Pośród trzech województw zachodniej Polski, region lubuski posiada najdłuższy odcinek graniczny oraz ma najwięcej czynnych przejść granicznych (mostów). Na liczbę tą składają się kolejno 4 przejścia kolejowe na istniejących liniach dwutorowych (2) i jednotorowych (2), które do 1945 roku były szlakami dwutorowymi oraz kilka niefunkcjonujących obecnie dawnych mostów kolejowych, łączących obydwie brzozy Nysy Łużyckiej. Do tego należy dodać kilkanaście przejść drogowych (11), w tym 5 na drogach krajowych i autostradach – najwięcej ze wszystkich województw. Liczbę tą uzupełniają kilka przejść dla ruchu nie zmotoryzowanego (pieszo-rowerowych). Województwo lubuskie jest bramą wjazdową do i z Polski na zachód Europy, tym samym powinno stanowić wizytówkę Polski.

Polska realizuje wieloletni program modernizacji istniejących sieci transportowych. Nowe wyzwania społeczne i cywilizacyjne, budowa CPK, konieczność spójności z krajowym, europejskim i transkontynentalnym systemem transportowym, wymóg dostosowania przebiegu szlaków komunikacyjnych do aktualnej sieci osadniczej uzasadniają przystąpienie do projektów rewitalizacji, modernizacji i budowy nowych szlaków transportowych. Inwestycje w tym obszarze powinny wspierać także szybsze wyjście z problemów wynikających z pandemii.

Biorąc powyższe pod uwagę apelujemy do Pana Premiera o podjęcie działań w sferze transportu, mających kluczowe znaczenie dla rozwoju województwa lubuskiego, Polski zachodniej i kraju.

Za szczególnie istotne uznajemy następujące zagadnienia tematyczne:

- 1. Rozwój sieci połączeń dalekobieżnych (międzywojewódzkich i międzynarodowych)**
- 2. Inwestycje w infrastrukturę drogową**
- 3. Rozwój systemu transportu regionalnego i lokalnego**
- 4. Inwestycje w infrastrukturę kolejową**

Sejmik Województwa Lubuskiego zwraca się do Pana Premiera z prośbą o wzięcie pod uwagę i realizację propozycji rozwiązań, które znajdują się w załącznikach do apelu, stanowiących rozwinięcie poszczególnych punktów tematycznych.

# 1. Rozwój sieci połączeń dalekobieżnych (międzywojewódzkich i międzynarodowych)

## I. [ POŁĄCZENIA MIĘDZYNARODOWE ]

1) Wnioskujemy o przyjęcie i stopniowe wdrażanie wariantu rozszerzonego planu transportu kraju. Za szczególnie zasadny uznajemy rozwój sieci połączeń międzynarodowych umożliwiających bezpośredni dojazd poprzez relacje przelotowe (także łączenie grup wagonowych / zespołów trakcyjnych) przez główne ośrodki województwa lubuskiego, w tym w szczególności obie stolice regionu (Zieloną Górę i Gorzów Wielkopolski) do stolic i wybranych ośrodków krajów sąsiednich, także na zasadzie włączenia do planowanych połączeń obsługujących inne regiony:

- a) 3-4 połączenia do Wiednia i Bratysławy-Budapesztu
- a. 3-4 połączenia do Pragi
- b. 2 połączenia do Wilna
- c. 2 połączenia do Lwowa
- d. 1-2 połączenie do Grodna
- e. 1-2 połączenie do Brześcia/Mińska
- f. 1-2 połączenie do Kowla/Kijowa
- g. 2-3 połączenia do Drezna i Lipska
- h. 7-8 połączeń do Berlina
  - i. 1-2 połączenie do Hamburga
  - ii. 2-3 połączenia do Hanoweru
  - iii. 1-2 połączenie do Kolonii
  - iv. 1 połączenie do Frankfurtu n/Menem
  - v. 1 połączenie do Monachium
- i. 1 połączenie do Amsterdamu
- j. 1-2 połączenie do Brukseli (Paryża)
- k. 1 połączenie do Kopenhagi (Sztokholmu)

2) Z dużą uwagą odnotowaliśmy propozycje odtworzenia w nowej wersji sieci połączeń transeuropejskich, np. w formule Trans Europ Express 2.0 (TEE 2.0). Uznajemy tą perspektywę za obiecującą dla zapewnienia dostępu do sieci dla możliwie szerokiego grona podróżnych, mieszkańców i gości (w tym także zza granicy wschodniej) ośrodków polskiej metropolii sieciowej, podmiotów gospodarczych z rosnącą gospodarczą ze światem w tym z partnerami z Unii Europejskiej, rekomendując jednocześnie co następuje:

układ połączeń bezpośrednich uwzględniających potrzeby przedłużenia połączeń do/z Europy Zachodniej

- b) pierwsza faza implementacji - TEE 1 / 2 + TEE 5 / 6  
pociągi bezpośrednio (ezt/hzt łączony lub grupa wagonów) do/przez Berlin relacji

- (...) - Rzepin - Zielona Góra - Nowa Sól - Głogów - Legnica - Wrocław - Opole - Katowice - Kraków - Tarnów - Rzeszów - Przemyśl
  - (...) - Rzepin - Zbąszynek (skomunikowanie kier. Gorzów Wlkp) - Poznań - Warszawa
- c) druga faza implementacji - TEE 1 / 2 +, TEE 5 / 6, TEE 9 / 10, TEE 15 / 16
- pociągi bezpośrednie (ezt/hzt łączony lub grupa wagonów) do/przez Berlin relacji
- (...) - Kostrzyn - Gorzów Wielkopolski - Piła - Bydgoszcz - Gdańsk - Gdynia (w okresie letnim wydłużenie do Helu)
  - (...) - Rzepin - Zielona Góra - Głogów - Leszno - Poznań - Inowrocław - Toruń - Olsztyn (w cieplejszej porze roku wydłużony do Pojezierza Mazurskiego)
  - (...) - Rzepin - Zielona Góra - Głogów - Leszno - Ostrów Wlkp - Kalisz - Łódź - Warszawa
  - do analizy - wspólne połączenia grupami wagonów/łączonymi zespołami trakcyjnymi - Berlin - Poznań
    - (1) Kostrzyn - Gorzów Wielkopolski - Poznań - Łódź - Warszawa
    - (2) Rzepin - Zielona Góra - Głogów - Poznań - Łódź - Warszawa
- d) relacje nocne EN
- pociągi bezpośrednie (ezt/hzt łączony lub grupa wagonów) do/przez Berlin relacji
- (...) - Kostrzyn - Gorzów Wielkopolski - Piła - Bydgoszcz - (opcjonalnie przez Toruń - Grudziądz - Malbork) - Gdańsk - Gdynia (w okresie letnim wydłużenie do Helu)
  - (...) - Kostrzyn - Gorzów Wielkopolski - Piła - Bydgoszcz - Toruń - Włocławek - Kutno - Warszawa
  - (...) - Rzepin - Zielona Góra - Głogów - Leszno - Poznań - Łódź - Warszawa
  - (...) - Rzepin - Zielona Góra - Głogów - Legnica - Wrocław - Katowice - Kraków - Rzeszów - Przemyśl (możliwa grupa wagonów z Katowic lub Krakowa do Zakopanego)
  - (...) - Rzepin - Zielona Góra - Głogów - Legnica - Wrocław - Łódź - Warszawa
- e) do analizy: możliwości łączenia/włączania grup wagonów/zespołów trakcyjnych z kierunku Poznania przez Zieloną Górę w kierunku Pragi np. w Dreźnie

(W opisach relacji nie podano wszystkich postojów handlowych)

Jako racjonalne dla wszystkich p. 1 i p. 2 uznaje się także relacje kombinowane umożliwiające łączenie/dzielenie grup wagonów, zespołów trakcyjnych (tzw. ukratnianie trakcji) celem zapewnienia części w/w relacji wspólnymi przebiegami. Istotne jest aby obsługiwany były istotne ośrodki osadnicze, niekoniecznie zaś zwarte i na ogół nisko zaludnione rozległe obszary borów i puszczy.

Dlatego też do w/w p.1 i p2 **nie można** efektywnie zaliczać połączeń o charakterze lub efekcie „tranzytowym” (np. Moskwa – Paryż/Nicea czy BWE) omijających główne ośrodki miejskie. Do takich połączeń spójnych z siecią osadniczą należy, do czasu uzupełnienia niezbędnej infrastruktury transportu, organizować grupy wagonowe (lub łączone zespoły trakcyjne).

## II. [ POŁĄCZENIA KRAJOWE ]

Intensyfikacja liczby połączeń na głównych kierunkach ciężarów polskiej metropolii sieciowej, tj. między miastami wojewódzkimi i akademickimi, oraz większymi ośrodkami niewojewódzkimi, w szczególności możliwości bezpośrednich połączeń z głównych miast regionu do najbliższych dużych miast (Poznania, Wrocławia, Szczecina), innych ośrodków metropolitalnych (Łódź, Katowice, Gdańsk-Gdynia, Kraków, Bydgoszcz-i-Toruń) a także miast wojewódzkich jak Kielce, Olsztyn, Opole, czy

Rzeszów w sposób umożliwiający zarówno dojazd na rano jak i podróż jednego dnia pozwalająca wykonać dojazd tam i z powrotnego jednego dnia w porze dziennej jak i połączenia umożliwiające dojazd tam popołudniem i powrót wieczorem.

Stolica kraju która jest celem wielu podróży zarówno docelowych jak i przesiadkowych, głównie o charakterze zawodowym, dlatego również powinna zostać obsłużona przez optymalną liczbę połączeń z zachodniej Polski, w tym z Gorzowa Wielkopolskiego, Zielonej Góry, a także Nowej Soli, Żar, Żagania, ze szczególnym uwzględnieniem wzrostu liczby połączeń realizowanych ze stolicy województwa do stolicy kraju.

Uzupełnieniem oferty powinny być przedłużenia relacji wybranych połączeń, w szczególności

- Szczecina – do Świnoujścia i Kołobrzegu (Koszalina),
- Kraków – do Zakopanego, Krynicy Zdrój i Zagórza,
- Lublin – do Chełma i Zamościa,
- Białegostoku – do Suwałk i Ełku,
- Warszawa – do Terespoła/Brześcia,
- Katowice – do Kielc, Bielska Białej (Zakopanego / Zwardonia)

oraz w drugą stronę

Zielona Góra

- do Głogowa (połączenia z kierunku Poznania),
- do Żar - Żagania,
- do Gubina/Guben,
- do Jeleniej Góry (– Szklarska Poręba / Karpacz)

Gorzów Wielkopolski

- do Kostrzyna

A także rozwijanie realizowanych obecnie uzasadnionych przedłużeń relacji do miast granicznych do stacji węzłowych znajdujących się już poza terytorium Polski, umożliwiającej lepsze skomunikowanie z systemem transportu kraju sąsiedniego np.

- Racibórz/Chałupki – do Ostravy
- Zwardoń – do Žiliny
- Międzyzlesie – do Usti nad Orlici
- Kudowa – Nachod (BUS)
- Zgorzelec/Bogatynia – do Liberca
- Szklarska Poręba – do Tanvaldu
- Terespol – do Brześcia
- Chełm – do Kowla
- Przemyśl - do Lwowa

Jednocześnie wyrażamy stanowczy postulat utrzymywania trwałych i utrwalonych w siatce połączeń pociągów bezpośrednich o istotnej wadze dla wymiany pasażerskiej, turystycznej, a w szczególności gospodarczej, i tym samym odstąpienia od pochopnego i nie konsultowanego z potrzebami społeczeństwa i gospodarki skracania relacji bezpośrednich prowadzących pociągi, np. do Przemyśla. W interesie gospodarki polskiej leży to aby połączenia zachodniej Polski z ośrodkami takimi jak Rzeszów czy Przemyśl były utrzymane, a już na pewno nie skracane na rzecz (raczej nie

pierwszorzędnych przecięż) przynajmniej z polskiego punktu widzenia potrzeb uruchamiania połączeń „galicyjskich” np. Przemyśl-Graz.

W efekcie finalnym oczekujemy uzyskania w wariantcie podstawowym następującej liczby połączeń dalekobieżnych na głównych odcinkach sieci między stacjami węzłowymi:

- Gorzów Wielkopolski – Krzyż: 10-14
- Gorzów Wielkopolski – Kostrzyn: 6-8
- Gorzów Wielkopolski – Zbąszynek: 6-8, a perspektywicznie po budowie infrastruktury: 10-12
- Gorzów Wielkopolski - Szczecin (perspektywicznie po odbudowie linii): 8-12
- Zielona Góra – Głogów : 18
- Zielona Góra (Czerwieńsk) – Gubin: 2-4
- Zielona Góra (Czerwieńsk) – Rzepin 10-12
- Zielona Góra – Zbąszynek: 18
- Zielona Góra – Żary : 6-8
- Żary – Żagań: 4-6

przy czym w etapie I powinna nastąpić intensyfikacja liczby połączeń w latach 2021-2023, aby w rozkład jazdy 2023/2024 powyższe liczby par połączeń były dostępne w minimum dwóch trzecich i następnie stopniowo uzupełnianie w II etapie (zgodnie z przyszłym programem taborowym) w kolejnych latach aż do roku 2026/2027.

Wariant rozszerzony może przewidywać dalsze zwiększenie liczby połączeń, co najmniej o +25%.

Połączenia sezonowe powinny umożliwiać dojazd w porze porannej, popołudniowej oraz wieczornej (tj. co najmniej 3 pary połączeń), co najmniej do następujących ośrodków o wybitnych walorach turystycznych i uzdrowiskowych. Hel, Łeba, Mikołajki, Wisła, Szczyrk (bus), Zakopane, Karpacz, Łądek Zdrój, Kudowa Zdrój, Krynica.

Z uwagi na potrzebę rozwoju relacji gospodarczych, wymiany turystycznej, kulturalnej w obrębie krajów Grupy Wyszehradzkiej oraz Trójmorza, ważne jest rozważenie przedłużonych relacji poprzez grupy wagonów, przynajmniej dla podróży sezonowych do Rygi (np. z Wilna), Rijeki (Splitu), Konstancy, czy Burgas.

Analogicznie relacje z Krajów Wyszehradzkich (dalej Partnerstwa Trójmorza) do miast polskich powinny być dostępne przynajmniej sezonowo (cieplejsza pora roku) do polskich ośrodków jak Świnoujście, Kołobrzeg, Władysławowo, (Hel), Mikołajki, a także perspektywicznie do innych uznanych atrakcji turystycznych np. Łągów Lubuski, czy Międzyrzecz (MRU) – przykładowo przy pomocy grupy wagonowej/łączonego zespołu trakcyjnego z kierunku Zielonej Góry do Gorzowa, np. z Rzepina przez Łągów-Międzyrzecz.

**III. [ ORGANIZACJA OBSŁUGI TRANSPORTU ]** Ponadto współczesny system organizacji transportu pasażerskiego, jego wymogi i słuszne oczekiwania pasażerów pozwalają nam wskazać na konieczną poprawę w następujących aspektach

1. Wprowadzenie współczesnego systemu organizacyjno-informatycznego sprzyjającego sprzedaży i dystrybucji biletów, także poprzez systemy obsługi dla podróży zintegrowanej
2. Racjonalizacja oferty handlowej – różnicowanie cen między różnymi rodzajami pociągów (i standardami – TLK powinny być tańsze od IC), wprowadzenie zachęt do podróży łączonych (grupą osób), biletów krótkookresowych również poza weekendami

3. Stabilizacja oferty połączeń, co najmniej na poziomie podstawowym
4. Wprowadzanie połączeń równo-odstępowych czasowo (taktowanych)
5. Wprowadzenie prawidłowego systemu nazewnictwa handlowego połączeń opartego na uporządkowanej i spójnej nomenklaturze
6. Wprowadzenie taboru do jazdy nocnej o następujących parametrach: wagony współdzielone – miejsca leżące, miejsca sypialne w relacji 1:1 (po 5 przedziałów) na trasach powyżej 6h
7. Wyposażenie składu pociągu bez wagonu barowego czy restauracyjnego w wagon posiadający miejsce gastronomiczne wyposażone w automat z gorącymi i zimnymi napojami oraz drobnymi przekąskami jako obowiązkowy na relacjach powyżej 2h. W przypadku braku takiego wagonu, alternatywnie prowadzona sprzedaż z wózka na odcinkach gwarantowanych.
8. Wyposażenie miejsc do przewozu rowerów w funkcję uzupełniającą równoważącą sezonowo umożliwiającą przewóz np. sprzętu narciarskiego
9. Stabilny dostęp do kas międzynarodowych (IC), tj. bez licznie występujących wyłączeń w porze dziennej, rozwój kompaktowych (dostosowanych do wielkości stacji) biur obsługi klienta na stacjach - także poza największymi miastami (TOP 6).
10. System uzupełniający dworcowej i peronowej informacji pasażerskiej w okresie nasilonego ruchu, w tym w czasie zmian rozkładu jazdy realizowany przez (zespoły) informatorów, także na większych stacjach poza dużymi miastami. Na wybranych stacjach - także poza największymi miastami (TOP 6), wyposażenie ich w terminale mobilne do sprzedaży biletów

----

v.3-DRAFT-DH-07102020

Opracował: Damian Hajduk

współpraca: Andrzej Kizimowicz, Kazimierz Łatwiński

przy udziale: Sławomir Kotylak, Grzegorz Potęga, Jarosław Wnorowski

## 2. Inwestycje w infrastrukturę drogową

Kluczowe inwestycje drogowe dla dalekobieżnych ciągów komunikacyjnych w zachodniej Polsce. Rekomendacje do Programu Budowy Dróg Krajowych / TEN-T z perspektywami realizacji do roku 2024, 2027, 2030, 2030+

Nazwa	Element korytarza	Przebieg / odcinek / zakres	Opis zadania	Priorytet	Uwagi
Zielonogórski Węzeł Komunikacyjny	TEN-T bazowy	Zintegrowany Plan Multimodalny dla Zielonogórskiego Węzła Komunikacyjnego	Opracowanie i wdrożenie	I	Pilotażowe przygotowanie, opracowanie i wdrożenie multimodalnego planu integrującego rozwój infrastruktury (zarządcy infrastruktury) z planem połączeń komunikacyjnych (organizatorzy transportu)
A4 bis	TEN-T III bazowy	Wrocław – Legnica/Lubin	Projekt budowy nowego przebiegu autostrady A4 wraz z analizą techniczno-ekonomiczno-logistyczną	II-III	Rekomendowany tzw. korytarz północny (x S3 Lubin Południe) – Prochowice (południe) x 94 – Kostomłoty/Kąty Wrocławskie x A4 jako kontynuacja ciągu bazowego TEN-T Porty Polskie - Szczecin - Gorzów Wielkopolski - Zielona Góra - Lubin w kierunku Wrocławia i dalej na południe kraju: Katowice - Kraków - Rzeszów oraz (w powiązaniu z S8) w kierunku Kłodzko-Brno-Wiedeń i dalej na południe Europy Alternatywnie: łącznik S3-A4(S8) w standardzie minimum GP 2+1 (rezerwa 2/2). Skrócenie o blisko 35-40 km długości szlaku, wzrost konkurencyjności gospodarki, rozwój stref gospodarczych, przedsiębiorstw i miast.



					Analiza możliwości wykorzystania korytarza dwumodalnego tj. A4bis (lub łącznika) oraz linii kolejowej (Kąty Wrocławskie – Legnica Wschód - Lubin-Głogów) na całości lub części przebiegu
A2	TEN-T II bazowy	<p>Poprawa spójności komunikacyjnej regionu poprzez ograniczenie efektu tranzytowego trasy i powiązanie jej z krajowym, regionalnym i lokalnym układem komunikacyjnym</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Budowa obwodnicy miasta Trzciel i połączenie jej z węzłem komunikacyjnym A2 z DK92</li> <li>2) Budowa węzła Myszęcín</li> <li>3) Budowa węzła Łagów</li> </ol>	Budowa / rozbudowa		<p>Przygotowanie systemu parkingów buforowych w pobliżu węzła Łagów, ograniczających potrzebę wjazdu do m. Łagów (szczegółności do centrum) - teren rezerwatów przyrody, Parku Krajobrazowego i dziedzictwa kulturowego - miejscowość o wybitnych walorach turystycznych (z perspektywą uzdrowską). Organizacja dojazdu komunikacją zbiorową (autobus, bus, kolej) do miejscowości szczególnie w cieplejszej połowie roku, z możliwym wykorzystaniem technologii automatycznych i autonomicznych</p>
S3	CETC TEN-T bazowy	węzeł Gorzów Wielkopolski Południe	rozbudowa		
		(A2 Jordanowo -) Sulechów (Północ) – Zielona Góra Północ	rozbudowa do S 2x3	II-III	
		Zielona Góra Południe – Nowa Sól (- Nowe Miasteczko)	rozbudowa do S 2x3	I-II	
		Zielona Góra Północ – Zielona Góra Południe na wys. Os. Pomorskiego	przejście tunelem (2x2) przez koronę Wału Zielonogórskiego	II	<p>Poprawa parametrów użytkowania drogi – likwidacja obustronnych stromych podjazdów na krótkich odcinkach</p> <p>Spójność przestrzenna miasta. Zrównoważony rozwój poprzez odzyskanie terenu miejskiego do zagospodarowania.</p>
		W. Sulechów Północ	budowa	I-II	Powiązanie z Trasą MP

		W. Zawada (x 279)	budowa	II	
		W Zielona Góra Północ	rozbudowa	II	dobudowa pasa ruchu na jezdni południowej Trasy Północnej między skrzyżowaniem wjazdem na Strefę Aktywności Gospodarczej a węzłem (postulowana zmiana w/w skrzyżowania na rondo)
		W. Niedoradz	rozbudowa	II	
		W. Nowa Sól – Strefa Północ	budowa	II	
		W. Nowa Sól – Strefa Południe (x 315, x 297n)	budowa / rozbudowa	I-II	Poprawa dojazdu do strefy, powiązanie z regionalnym układem komunikacyjnym: DW315 i 297(n)/12n na południe od LK371
[S3bis]	CETC / CETC bis KŚP [TEN-T kompleksowy]	(WARIANT ZACHODNI 1) [w. Sulechów Północ] - Żary/Żagań – Zgorzelec – Sieniawka (PL/CZ)	budowa / rozbudowa Minimum GP 2+1 (rezerwa 2/2) dla Zielona Góra – Żary-Żagań – A18	I-II- III	Skrócenie drogi Porty Polskie – Praga – południe Europy (o około 100 km). Poprawa układu komunikacyjnego zachodniej Polski
		Świdnica – Nowogród Bobrzański	rozbudowa do GP 2+1	I	Alternatywnie: nowy przebieg drogi
		Obwodnica Nowogrodu Bobrzańskiego	budowa GP 2+1	I	
		Nowogród Bobrzański – Żary – A18	budowa / rozbudowa do GP 2+1	I-II	
		(WARIANT WSCHODNI) Nowe Miasteczko (S3)-Bolesławiec (A18/A4)	Minimum GP 2+1, docelowo 2/2	II- III	Powiązanie z DK12n Żary-Żagań/Szprotawa-Głogów-Wschowa – Leszno (xS5)
		(WARIANT ZACHODNI 2) S3 – [w. Zielona Góra (Zawada) ] – Czerwieńsk Południe – Zielona Góra Zachód (x32) – Nowogród Bobrzański Wsch. (x27) - Żary/Żagań (x12/x12n) – Iłowa – Zgorzelec - Zawidów PL/CZ		II- III	
(WARIANT ŚRODKOWY]					

		S3 - w. Zielona Góra Południe - Zielona Góra Jeleniów - Nowogród Bobrzański i dalej jak w Wariancie Zachodnim 1 lub 2			
12(n)	KŚP [TEN-T kompleksowy]	(A18) – Żary – Żagań – Nowa Sól (Południe) / Szprotawa – S3 - Głogów – Wschowa – Leszno (S5)	budowa / rozbudowa minimum GP 1/2 preferowane odcinki 2+1 np. A18-Żary-Żagań	II- III	Analiza optymalnego przebiegu, w szczególności między Żaganiem a Głogowem Kontynuacja w kierunku S11 (Aglomeracja Kalisko-Ostrowska) i S8 (Sieradz) w ramach KŚP
		Obwodnica Głogowa		I	
		Obwodnica Wschowy		I	
22(n)/ [s22]		<i>opracowanie koncepcji i harmonogramu podwyższenia kategorii do drogi ekspresowej S22. Budowa drogi ekspresowej S22 Elbląg – Gorzów Wlkp. (S); włączenie drogi do europejskiej sieci transportowej – TEN-T.</i>			
		<i>Przebudowa drogi krajowej 22 na odcinku Granica Państwa – Granica Województwa Lubuskiego z uwzględnieniem obwodnic Słońska, Krzeszyc, Gorzowa Wlkp., Strzelec Krajeńskich, Dobiegniewa</i>			
		<i>Przebudowa drogi krajowej nr 22 – Różanki, Zdroisko, Wełmin, Przyłęg, Strzelce Krajeńskie, wraz z infrastrukturą transportu niskoemisyjnego,</i>			
		<i>Modernizacja drogi krajowej nr 22 od północno – wschodniej granicy województwa w gminie Dobiegniew wraz z likwidacją istniejącej w centrum miasta kolizji z linią kolejową nr 351 Poznań – Szczecin.</i>			

		<i>Rozbudowa drogi krajowej nr 22 od m. Karkoszów do skrzyżowania z drogą krajową nr 24 obejmującą budowę obwodnicy m. Krzeszyce.</i>			
32(n)	KŚP [TEN-T kompleksowy]	GP-Gubin-Zielona Góra	budowa / rozbudowa min. standard GP 2+1 Zielona Góra - Krosno O. z obejściami miejscowości	I-II	Powiązanie z Trasą Mostu w Pomorsku i układem dróg miejskich (Obwodnica Zachodnia/Trasa Aglomeracyjna)
		Obwodnice: Leśniów, Gronów, Łagów, Pław, Dąbie	budowa	I-II	analiza wariantowa – jedna obwodnica jako nowy przebieg drogi lub kilka obwodnic
		Obwodnica Krosna Odrzańskiego 29/32	budowa	I	W wariacie wschodnim możliwy wspólny most z KDP (koncepcja 2012)
		Obwodnica Brzózki	budowa	II- III	
		Zielona Góra – Trasa MM – Sława – Wschowa (-Leszno)	budowa / rozbudowa	II- III	Postulowane włączenie 282/TMM do ciągu dróg krajowych
		Obejście Droszkowa	budowa	I	
		Obejście Bojadel	budowa	I-II	
		Budowa południowej obwodnicy Zielonej Góry w ciągu DK32 - Etap II (odc. DW 283 - węzeł Niedoradz)			
		Budowa północnego obejścia Sulechowa w ciągu DK32			
[27n] (32)	CETC bis [TEN-T VI-a]	Zielona Góra – Trasa MM – Konotop – Wolsztyn – Grodzisk Wlkp. - W1: - Opalenica – A2 W2: - Stęszew xS5	budowa / rozbudowa minimum GP 1/2	II- III- IV	GP 2+1 - analiza etapowania realizacji
		Obwodnica Wolsztyna, Rostarzewa, Rakoniewic	budowa	I-II	Alternatywnie – nowy przebieg drogi na dłuższym odcinku
		łącznik Wolsztyn – Kargowa/Babimost (– Sulechów Północ)			do analizy

		Budowa Zachodniej Obwodnicy Zielonej Góry w ciągu DK27			
29(n)	KŚP	Krosno-Odrzańskie - Świecko	rozbudowa do GP 2+1 (Świecko-Cybinka i Krosno-Radomicko)	II-IV	do analizy
		Obwodnica Osiecznicy	budowa	I-II	Jeśli realizacja osobno od obwodnicy Krosna
		Obwodnica Cybinki	budowa	I-II	
		Obwodnica Radomicka	budowa	II-III	
		Obwodnica Gęstowic	budowa	I-II	
31(n)		Obwodnica Słubic (+DK 29)	budowa	I	<i>Budowa nowej obwodnicy miasta Słubice wraz z budową bezkolizyjnych (dwupoziomowych) skrzyżowań układów komunikacyjnych.</i>
		Słubice - Kostrzyn	Rozbudowa do GP 2+1 z obejściem miejscowości	I-II	możliwa kontynuacja w kierunku Myśliborza (xS3)
		Obwodnica Kostrzyna	budowa	I	<i>Budowa nowej obwodnicy miasta Kostrzyn Nad Odrą wraz z budową bezkolizyjnych (dwupoziomowych) skrzyżowań układów komunikacyjnych (wodne, kolejowe, drogowe). Likwidacja istniejących kolizji w ciągu dotychczasowego przebiegu drogi krajowej nr 31 z linia kolejową 273 relacji Wrocław – Szczecin, w połączeniu z projektowanym mostem na rzece Warcie i zjazdem z projektowanej obwodnicy (droga nr 22) most drogowy na rzece Odrze.</i>
[DK]	CETC bis [ TEN-T VI a – kompleksowy ]	Sulechów (S3) – (Okunin) Port Lotniczy – Babimost - Zbąszynek – Trzciel (A2)	Budowa/rozbudowa	I-III	Analiza włączenia ciągu drogi DW404(n) i drogi Zbąszynek-w. Trzciel (xA2)-Trzciel x92 do sieci dróg krajowych łącznik Sulechów północ – Babimost - Wolsztyn
32(n)		Sulechów - Okunin	rozbudowa do 2+1	I-II	Analiza możliwości realizacji alternatywnego przebiegu nowym śladem w postaci: Sulechów północ (xS3) – Babimost – Wolsztyn (xDK32)
		Obwodnica Kargowej	budowa	I-II	
		Obwodnice Kopanicy i Żodynia	budowa	II-III	

		Most Zachodni na Warcie w Gorzowie Wielkopolskim	budowa		
		Nowe połączenie drogowe mostem północną część Słubic i Frankfurtu nad Odrą.	budowa		
[DK]		Północna Obwodnica Gorzowa Wlkp.	budowa		

#### Priorytety

- I - realizacja do roku 2024
- II - do roku 2027
- III - do roku 2030
- IV - 2031-37

#### LEGENDA:

ZWK - Zielonogórski Węzeł Komunikacyjny

CETC – Central European Transport Corridor

KŚP – Korytarz Środkowopolski

TEN-T – Trans European Networks – Transport

TMM – Trasa Mostu w Milsku

TMP – Trasa Mostu w Pomorsku

OZ – Obwodnica Zachodnia

OP - Obwodnica Południowa

n – nowy lub częściowo nowy przebieg drogi

x – skrzyżowanie dróg/ dowiązanie do węzła z drogą

[TEN-T] postulowane rozwiązanie docelowe, np. ujęcie w sieci TEN-T w ramach okresowej rewizji

A – autostrada, S – droga ekspresowa, GP – droga główna ruchu przyspieszonego

2+1 standard/przekrój drogi GP z naprzemiennym pasem do wyprzedzania (oraz wybranymi/ważniejszymi skrzyżowaniami bezkolizyjnymi)

v.3-DRAFT-DH-06102020

Opracował: Damian Hajduk

współpraca: Andrzej Kizimowicz, Kazimierz Łatwiński

przy udziale: Sławomir Kotylak, Grzegorz Potęga, Jarosław Wnorowski

konsultacje: Krzysztof Kaliszuk, Iwona Kubacka-Kazieczko, Iwona Olek, Krzysztof Staniszewski, Jacek Szymankiewicz, Karol Waldmann i inni

### 3. Rozwój systemu transportu regionalnego i lokalnego

#### I. [ ORGANIZACJA I FINANSOWANIE TRANSPORTU ]

Dla sprawnego funkcjonowania systemu transportu regionalnego i lokalnego niezbędne są co najmniej następujące warunki

- 1) Właściwa identyfikacja potrzeb przewozowych
- 2) Dostępna infrastruktura w stanie zaspokajającym potrzeby organizacji transportu
- 3) Odpowiednia podaż środków transportu
- 4) Integracja transportu
  - o fizyczna - stacje, dworce wielomodalne, węzły przesiadkowe
  - o organizacyjno-techniczna - taryfowo-biletowa umożliwiająca usługę zintegrowaną
- 5) Obsługa transportu - właściwe wyposażenie uzupełniające infrastruktury i pojazdów

Obecnie finansowanie transportu regionalnego i lokalnego oraz infrastruktury odbywa się poprzez następujące mechanizmy:

##### **Finansowanie transportu regionalnego i lokalnego**

- Środki własne przewoźników - **wyłącznie drogi**
- Środki organizatora - (prawie) **wyłącznie kolej**
- transport miejski – miasta i obszary połączone (umową)
- transport powiatowo-gminny - obszary powiatów i gmin związanych umową
- przewozy transgraniczne - środki organizatora
- Fundusz Rozwoju Przewozów Autobusowych FRPA – **wyłącznie drogi** - operator **Minister Infrastruktury**
- Krajowy Plan Odbudowy - (Ministerstwo Funduszy i Rozwoju Regionalnego -> na dzień opracowania: w trakcie przekazywania kompetencji)
- (przewozy międzywojewódzkie - **wyłącznie kolej** - (organizator MI/PKP IC) - transport mający wpływ na transport regionalny i lokalny)

##### **Finansowanie infrastruktury**

- PKP PLK, PKP SA, Fundusz Kolejowy, program dworcowy, program utrzymaniowy - **wyłącznie kolej** (utrzymanie infrastruktury kolejowej z poziomu centralnego)
- Środki własne samorządów - **wyłącznie drogi** (wyjątek DSDIK - województwo dolnośląskie)
- Fundusz Dróg Samorządowych – **wyłącznie drogi** – operator Minister Infrastruktury
- Program Kolej+ - **wyłącznie kolej** – operator Minister Infrastruktury
- Program 200 przystanków – **wyłącznie kolej** - operator Minister Infrastruktury
- Programy europejskie
  - o Regionalne programy operacyjne - 16 programów operacyjnych - województwa

- Centralne programy operacyjne – Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko – FS/CEF - operator Minister Infrastruktury (CUPT)
- Interreg
- Krajowy Plan Odbudowy
- Rządowy Fundusz Inwestycji Lokalnych - Prezes Rady Ministrów (Wojewodowie)
- Fundusz Inwestycji Samorządowych - operator Polski Fundusz Rozwoju

Zadania z obszaru transportu finansują też

- programy Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej
- programy Narodowego Centrum Badań i Rozwoju
- Europejski Bank Inwestycyjny
- Bank Światowy

### [ Co z systemem finansowania? ]

1. Wymaga uproszczenia i integracji
2. Wprowadzenie możliwości organizacji przewozów zintegrowanych, tj. przede wszystkim kolejowo-autobusowych, w dalszej kolejności z wykorzystaniem (zintegrowaniem) pozostałych środków transportu dla obsługi całej trasy podróży
3. Wprowadzenie szerszej możliwości finansowania infrastruktury kolejowo-drogowej (zarówno w fazie inwestycyjnej jak i użytkowania)
4. Uzyskanie i wzmocnienie efektów synergii - efektów poprawy połączeń na sieci jako skrócenie międzygałęziowego czasu podróży i poprawę międzygałęziowego wskaźnika dostępności transportowej - oraz zachowania wzajemnej substytucyjności korytarzy, szczególnie w okresie ich modernizacji i przebudowy

Do analizy rozwiązań i zmian systemowych należy przyjąć następujące rozwiązania:

- 1) opcja stopniowego zintegrowania funduszy/programów: FRPA + FDS + Kolej+ + program przystankowy + np. RPIL / FIS (komponenty transportowe) dla uzyskania zintegrowanego [Funduszu Rozwoju Infrastruktury i Połączeń Lokalnych]
- 2) Miejskie Obszary Funkcjonalne, w tym także miast regionalnych, w szczególności miast średnich tracących funkcje, jako obszary szczególnej interwencji powinny mieć możliwość ubiegania się - szczególnie w okresie odbudowy - o środki zewnętrzne na obsługę komunikacyjną na komunikację w swoich obszarach funkcjonalnych oraz w powiązaniu z obszarami funkcjonalnymi (najbliższych) miast wyższego rzędu, w szczególności stolicami województw, także we wspólnej ofercie taryfowo-biletowej.
- 3) Szczegółowe rozwiązania w zakresie planowania rozwoju infrastruktury oraz planowania organizacji transportu powinien przejąć zintegrowany dokument planistyczny z elementami zarządczymi (symulacyjno-decyzyjnymi) np. Zintegrowany Plan Multimodalny.

## II. Program integracji transportu w okresie odbudowy. Pilotaż dla regionów - na przykładzie województwa lubuskiego.



W świetle założeń Krajowego Programu Odbudowy, a także Strategii na Rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju wnioskujemy o ustanowienie w ramach istniejących funduszy, poprzez ich integrację lub stworzenie nowego mechanizmu finansowania programów pilotażowych. Objęte nim byłyby obszary województw i subregionów położonych poza obszarami metropolitalnym, jednocześnie peryferyjnych lub zagrożonych peryferyjnością (jako kryterium można przyjąć perspektywę nie-uzyskania dostępu do stolicy kraju/CPK do roku 2026-2027 poprzez dostęp do dojazdu koleją poniżej 2,5h - tzw. kryterium CPK) w okresie zakładanym jako co najmniej okres oddziaływania programu odbudowy kraju tj. okres czteroletni 2021-2024 z opcją dodatkowego (malejącego) finansowania trzyletniego w latach 2025-2027.

Wnioskujemy o rozważenie następujących parametrów kwot finansowania.

**Kwota bazowa** (propozycja podstawowa):

- I 3 PLN/km dla połączeń autobusowych
  - tj. obecna kwota FRPA (z wyłączeniem (mini)busów)
- II 6 PLN/km dla połączeń autobusowo-kolejowych
  - nie mniej niż 67% udział kilometrażu części kolejowej (limit do analizy)
- III 9 PLN/km dla połączeń kolejowych

(propozycja rozszerzająca)

poziom 0: 1 PLN/km dla transportu busami (autobusami mini) oraz pojazdami typu van (6-9 osób), z zastosowaniem szczególnie ważnych dla obsługi stref tzw. pierwszej i ostatniej mili, tj. dojazdu z mniejszych miejscowości/o bardziej rozproszonej zabudowie do węzłów komunikacyjnych umożliwiających przesiadkę.

**System premiowy** za zastosowanie rozwiązań sprzyjających rozwojowi transportu o ograniczonym oddziaływaniu na środowisku, rozwoju technologii i organizacji (integracji) transportu.

w PLN/km

- +1 za transport niskoemisyjny
- +2 za transport objęty pełną integracją taryfowo-biletową
- +2 za transport objęty Zintegrowanym Planem Multimodalnym
- +2 za transport transgraniczny na odcinkach poza granicami kraju (możliwy limit kilometrażu)
- +2 za transport automatyczny/autonomiczny

z zastosowaniem współczynników dla kwoty bazowej

- (0: 25%)
- I: 50%
- II: 75%
- III: 100%

Premie sumują się nie więcej niż do

- (75% kwoty bazowej 0)
- 75% kwoty bazowej I
- 75% kwoty bazowej II
- 100 % kwoty bazowej III

### III. Postulowany minimalny zakres wymiernych efektów działań

- **Interaktywna mapa** deficytów i wykluczeń (białych plam transportowych) jako uniwersalne narzędzie identyfikacji i wizualizacji geo-przestrzennej ułatwiające analizy i symulacje i wspierające podejmowanie decyzji
- Rekomendacje
  - **Zintegrowany Plan Multimodalny** jako zintegrowane narzędzie planistyczne i zarządcze (także symulacyjno-decyzyjne)
  - stopniowa inteligentna integracja transportu
- Postulaty zmian prawnych, w tym dostosowanie i dalsze usprawnienie modelu finansowania
- Projekt pilotażowy:

Analiza potrzeb (popytu) i możliwości zaspokajania (podaż), identyfikacja i priorytetyzacja programu naprawczego (likwidacji lub ograniczenia wykluczeni), budowa modelu, wdrożenie rekomendacji na jednym lub optymalnie kilku zróżnicowanych obszarach przestrzenno-funkcjonalnych

  - obszar peryferyjny, oddalony od ośrodków miejskich (np. podgórski, przygraniczny)
  - powiatu/związku powiatowo-gminnego
  - subregionu
  - obszaru funkcjonalnego miasta średniego, w tym miasta średniego tracącego funkcje
  - inny, np. obszar funkcjonalny (MOF) miasta wojewódzkiego, obszar metropolitalny.

### IV. [ Wstęp do automatyzacji i autonomizacji – zarys / pilotaż ]

Założenia:

1. (re)aktywacja transportu regionalnego i lokalnego poprzez odbudowę połączeń na istniejącej obecnie lub w przeszłości sieci (linie nieczynne lub zlikwidowane po analizach opłacalności wariantu odtworzenia), w miarę jej dostępności przy założeniu możliwie relatywnie niewielkich kosztów odbudowy.
2. uruchamianie połączeń dwu-modalnych (kolejowo-drogowych), ewentualnie trój-modalnych (kolejowo-drogowo-rzecznych) w oparciu o transport automatyczny i autonomiczny, Transport odbywałby się co do zasady na wydzielonej infrastrukturze, w tym dedykowanych (wydzielonych) liniach i torach linii, z wykorzystaniem dopuszczonych do tego celu (krótkich) odcinków przejazdowych sieci powszechnej z zachowaniem wymogów bezpieczeństwa wraz z użyciem w adekwatnym zakresie potrzeb rozwijanych współcześnie i przyszłych technologii sterowania ruchem, w tym automatycznego przygotowania drogi (nastawiania) przebiegu pociągu oraz systemów C-ITS (V2X).
3. analiza wielokryterialna kontynuacji (wydłużania) połączeń na relacjach uznanych jednoznacznie za nieopłacalne do reaktywacji kolei - w tym szczególnie kolei lekkiej - przez małe pojazdy autonomiczne jedno lub dwudrogowe (docelowo grupowane w pojazd wspólnie-jezdny) uruchamiane/zmieniające droga na punktach eksploatacyjnych wspólnych dla sieci kolei i sieci drogowej (np. węzły przesiadkowe, przejazdy kolejowe, kontynuacja ciągu nawierzchni kolejowej przechodzącego w nawierzchnię drogową. W pierwszej fazie poruszające się po wydzielonych istniejących lub budowanych trasach, gdzie możliwe byłoby

także współdzielenie infrastruktury z tradycyjnymi jednośladowymi jezdniami bitumicznymi lub o podobnej nawierzchni. W kolejnych fazach dopuszczalne byłoby korzystanie z niewielkich fragmentów sieci powszechnej, z zachowaniem zasad bezpieczeństwa, tam gdzie uwarunkowania lokalne wskazywałyby na lepszy potencjał obsługi sieci osadniczej i tzw. POI.

Realizacja: 2020 - 2025/2026

Harmonogram ramowy fazy I

- 2020-2021 prace przygotowawcze
- 2021-2022 prace przedwdrożeniowe
- 2022/23 inauguracja w terenie/pierwszy pilotaż
- 2023-2025 dalsze testy przedoperacyjne
- 2025/26 wdrożenie
- 2026+ rozwój projektu, w tym w kierunku autonomizacji

**[ Przewidywane do analizy trasy pilotażowe ]** na przykładzie województwa lubuskiego

### **Zespół tras I**

Trasa 1.1. (Gubin-) Lubsko Zachód - Jasień -

- wariant 1: 282 -> Sieniawa Żarska
- wariant 2: 275+370 -> Bieniów Zachód, z nową łącznicą omijającą stację Bieniów

- Żary - Żagań - Szprotawa / Leszno Górne / Świątoszów (-Bolesławiec)

Trasa 1.2: (Szprotawa/Leszno Górne) Żagań - Bieniów - Żary - Iłowa - Jankowa Ż. - Wymiarki (-Przewóz)

### **Zespół tras II**

2.1. (Słubice/Słubice SSE/Świecko Terminal- Rzepin-)Toporów - Łagów - Sieniawa - (opcjonalnie: przejazd turystyczny linią do/przez MRU) - Jordanowo - Międzyrzecz - Sulęcín (- Ośno Lubuskie - Rzepin - Słubice SSE / Świecko Terminal)

2.2 (Słubice/Słubice SSE/Świecko Terminal -) Rzepin - Ośno Lubuskie - Sulęcín - Lubniewice - Gorzów Wlkp. - [ Gorzów Zachodni ] - Gorzów Wieprzyce - [ Gorzów SSE ]

Projekty towarzyszące:

1. Zintegrowany Plan Multimodalny
2. Integracja taryfowo-biletowa

Finansowanie (możliwe źródła)

- Krajowy Program Odbudowy
- Interreg
- NCBiR
- środki własne
- inne, np. [ Fundusz Infrastruktury Komunikacyjnej i Połączeń Lokalnych ]

## V. [ ORGANIZACJA OBSŁUGI PODRÓŻY ]

Ponadto współczesny system organizacji transportu pasażerskiego, jego wymogi i słuszne oczekiwania pasażerów pozwalają nam wskazać na konieczną poprawę w następujących aspektach

1. Wprowadzenie współczesnego systemu organizacyjno-informatycznego sprzyjającego sprzedaży i dystrybucji biletów, także poprzez systemy obsługi dla podróży zintegrowanej
2. Możliwość podróży zintegrowanej pojazdami wszystkich przewoźników, także autobusowych, organizacja przewozów kolejowo-autobusowych. Dalsza integracja transportu, z zastosowaniem wsparcia obsługi na pierwszej i ostatniej mili na wybranych obszarach (car-sharing, park and ride, rowery, UTO).
3. Racjonalizacja oferty handlowej – różnicowanie cen między rodzajami pociągów (i standardami – TLKa powinny być tańsze od IC), zachęty do podróży łączonych (tam i z powrotem taniej niż tam), bilety rodzinne, krótkookresowe również poza weekendami.
4. Stabilizacja oferty połączeń, zmierzająca do wzmocnienia i rozszerzenia oferty szkieletowej (bazowej, podstawowej). Wprowadzenie prawidłowego systemu nazewnictwa handlowego połączeń opartego na uporządkowanej i spójnej nomenklaturze.
5. Wprowadzanie połączeń równo odstępowych czasowo (taktowanych)
6. Wprowadzenie taboru do jazdy nocnej o następujących parametrach: wagony współdzielone – miejsca leżące, miejsca sypialne w relacji 1:1 (po 5 przedziałów) co najmniej na trasach > 6h
7. Wyposażenie składu pociągu bez wagonu barowego czy restauracyjnego w wagon posiadający miejsce gastronomiczne wyposażone w automat z gorącymi i zimnymi napojami oraz drobnymi przekąskami jako obowiązkowy na relacjach powyżej 2h. W przypadku braku takiego wagonu, możliwa sprzedaż z wózka na odcinkach gwarantowanych.
8. Wyposażenie miejsc do przewozu rowerów w funkcję uzupełniającą równoważącą sezonowo umożliwiającą przewóz np. sprzętu narciarskiego
9. Poprawa warunków przebywania podróżnych na dworcach kolejowych, celem zmniejszenia uciążliwości podróży - poprawa standardu dworców w zakresie (wymiany) powietrza na większych stacjach w tym miastach wojewódzkich, wprowadzenie większych udogodnień sanitarnych, w postaci dostępu do punktów dezynfekcji i mycia rąk.
10. Stabilny dostęp do punktów obsługi i informacji dla zmniejszenia zjawiska braku informacji i redukcji ścieżek zbędnego przemieszczania się. Dostęp do kas biletowych, w tym międzynarodowych (IC), tj. bez licznie występujących wyłączeń w porze dziennej, rozwój kompaktowych (dostosowanych do wielkości stacji) biur obsługi klienta na stacjach także poza dużymi miastami (TOP 6).
11. System uzupełniający dworcowej i peronowej informacji pasażerskiej w okresie nasilonego ruchu, w tym w czasie zmian rozkładu jazdy realizowany przez (zespoły) informatorów, także na większych stacjach poza największymi miastami. Na wybranych stacjach (także poza TOP 6) wyposażenie informatorów również w terminale mobilne do sprzedaży biletów.
12. Program dworcowy rozszerzony o kompleksowe koncepcje programowo-przestrzenne dla terenów dworcowych obejmujących zarówno dworzec, stację jak i tereny przyległe.

Opracował: Damian Hajduk

konsultacje: Andrzej Kizimowicz, Kazimierz Łatwiński i inni

[ możliwy załącznik w postaci opracowania autorskiego – systematyzujący i rozszerzający kwestie Zintegrowanego Planu Multimodalnego i integracji transportu ]

## **Klauzula**

*Opracowanie może być wykorzystane wyłącznie w uzgodnieniu z autorem.*

*W szczególności niniejsza oferta (opracowanie) nie może stanowić podstawy zapytań ofertowych jak również modyfikacji ofert (opracowań) innych oferentów (autorów) bez zgody autora.*

*Zastrzegamy poufność przygotowanych (opracowanych) propozycji, rozwiązań czy usług oraz sposób ich przygotowania, wykonania czy wdrożenia - zgodnie z art. 72<sup>1</sup> Kodeksu Cywilnego. Sposób wykonania usług doradczych jest objęty tajemnicą zawodową w zakresie doboru rozwiązań oraz ekspertów, zgodnie z przepisami Ustawy o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji.*

*Dane osobowe osób realizujących przedsięwzięcie (np. ekspertów) mogą być przetwarzane tylko do realizacji niniejszego projektu (opracowania).*

## 4. Inwestycje w infrastrukturę kolejową

### 1. Inwestycje strategiczne o znaczeniu krajowym i międzynarodowym

Przewidywany koszt inwestycji wskazanych w n/n punkcie znacząco przekracza możliwości finansowe województwa lubuskiego, a tym bardziej samorządów szczebla podstawowego, również po uwzględnieniu adresowanych do samorządów programów. Jednocześnie Sejmik Województwa Lubuskiego wyraża głębokie przekonanie o zasadności n/w inwestycji strategicznych dla rozwoju całego kraju.

#### 1.1. Modernizacja ciągu komunikacyjnego Wrocław Główny – Zielona Góra Główna – Szczecin Główny (LK nr 273) stanowiącej element korytarza CE-59: Chałupki/Międzyzlesie/Zawidów – Świnoujście oraz tzw. Magistrali Zachodniej.

Linia na odcinku Głogów – Zielona Góra Główna jest elementem planowanej tzw. „szprychy” do CPK. **Kluczowe znaczenie ma modernizacja kompleksowa na całej długości linii, bez wyłączenia poszczególnych odcinków.**

- a) dostosowanie do prędkości co najmniej 160 km/godz. celem uzyskania czasów przejazdu Wrocław Główny – Zielona Góra Główna = 1 godz. 15 min., Zielona Góra Główna - Szczecin Główny = 1 godz. 40 min., Wrocław Główny - Berlin Hbf. = 3 godz. 15 min.
- b) zastosowanie współczesnych urządzeń sterowania ruchem (ERTMS, SBL, SSP)
- c) modernizacja stacji i dworców, w tym budowa torów bocznych stacyjnych o długości min. 750 m w szczególności:
- d) dostosowanie całości do parametrów AGC/AGTC i włączenie w przebieg (uzupełnienie komplementarności i ciągłości) odpowiednich korytarzy.
- e) stacja Zielona Góra Główna - przeprowadzenie kompleksowej koncepcji programowo-przestrzennej dla docelowego zagospodarowania terenów dworcowych pod funkcję centrum przesiadkowego
- f) stacja Kostrzyn, uwzględnienie budowy dodatkowych odcinków torów, które pozwolą realizować przewozy (bez konieczności manewrowania pomiędzy górnym i dolnym poziomem) w relacjach: Zielona Góra – Krosno Odrzańskie – Kostrzyn – Gorzów Wielkopolski – Gorzów Wielkopolski Północny (nowa stacja); Szczecin – Kostrzyn – Gorzów Wlkp. – Zbąszynek – Babimost – Zielona Góra; Szczecin – Kostrzyn – Gorzów Wielkopolski – Skwierzyna/Międzyzrzecz – Międzychód – Poznań
- g) modernizacja przystanków kolejowych (przebudowa peronów i dojazd do nich),
- h) zastosowanie rozwiązań ograniczających hałas, w tym poprzez ustawienie barier dźwiękochłonnych,

- i) wprowadzenie bezkolizyjnej możliwości poruszania się pieszych z/do dworców kolejowych poprzez budowę kładek dla pieszych lub tuneli (poprzeczne przejście nad lub pod torami).

1.2. Przebudowa LK nr 367 Zbąszynek – Gorzów Wlkp. z dobudową drugiego toru lub budowa linii równoległej wraz z elektryfikacją, dostosowanej do prędkości minimum 160 km/godz. (element „szprychy” do CPK)

- a) zapewnienie połączeń z postulowanymi do modernizacji LK 363, 364 i 375 na stacjach węzłowych Skwierzyna i Międzyrzecz
- b) modernizacja stacji i dworców, w tym budowa torów bocznych stacyjnych o długości min. 750 m,
- c) zastosowanie współczesnych urządzeń sterowania ruchem (ERTMS, SBL, SSP),
- d) modernizacja przystanków kolejowych (przebudowa peronów i dojść do nich),
- e) zastosowanie rozwiązań ograniczających hałas w tym poprzez ustawienie barier dźwiękochłonnych,
- f) wprowadzenie bezkolizyjnej możliwości poruszania się pieszych z/do dworców kolejowych poprzez budowę kładek dla pieszych lub tuneli (poprzeczne przejście nad lub pod torami)
- g) stacje Międzyrzecz i Skwierzyna - przeprowadzenie kompleksowej koncepcji programowo-przestrzennej dla docelowego zagospodarowania terenów dworcowych pod funkcję centrum przesiadkowego.

1.3. Modernizacja wraz z elektryfikacją ciągu komunikacyjnego Kostrzyn – Gorzów Wlkp. – Krzyż – Piła Główna (- Bydgoszcz) (LK 203, LK 18) z dostosowaniem do prędkości 160 km/godz priorytetowym dla odcinka Gorzów Wlkp. - Krzyż.

- a) w granicach miasta Gorzowa Wlkp. lub jego pobliżu zapewnienie możliwości wyprowadzenia odgałęzienia w kierunku Szczecina,
- b) zastosowanie współczesnych urządzeń sterowania ruchem (ERTMS, SBL, SSP),
- c) modernizacja stacji i dworców, w tym budowa torów bocznych stacyjnych o długości min. 750 m
- d) modernizacja przystanków kolejowych (przebudowa peronów i dojść do nich),
- e) zastosowanie rozwiązań ograniczających hałas w tym poprzez ustawienie barier dźwiękochłonnych,
- f) wprowadzenie bezkolizyjnej możliwości poruszania się pieszych z/do dworców kolejowych poprzez budowę kładek dla pieszych lub tuneli (poprzeczne przejście nad lub pod torami)
- g) stacja Gorzów Wielkopolski - przeprowadzenie kompleksowej koncepcji programowo-przestrzennej dla docelowego zagospodarowania terenów dworcowych pod funkcję centrum przesiadkowego.

1.4. Modernizacja linii nr 358 (linia zasilająca TEN-T – *feeder line*).

- a) odbudowa drugiego toru wraz z pełną elektryfikacją oraz podniesieniem prędkości do 160 km/godz., co najmniej na odcinku Czerwieńsk-Zbąszynek

- b) budowa przelotowego odgałęzienia i jego elektryfikacja do portu lotniczego Zielona Góra – Babimost, położonego w Nowym Kramsku
- c) modernizacja odcinka Czerwieńsk-Gubin wraz z elektryfikacją i połączeniem z siecią DB NETZ (Guben), do prędkości co najmniej 120 km/h (preferowane 140 km/h)
- d) stacja Sulechów - przeprowadzenie kompleksowej koncepcji programowo-przestrzennej dla docelowego zagospodarowania terenów dworcowych pod funkcję centrum przesiadkowego.

1.5. Modernizacja wraz z elektryfikacją linii nr 14 Głogów – Wschowa – Leszno – Ostrów Wlkp. (-Łódź – CPK, jako elementu tzw. „szprychy”) z dostosowaniem jej do prędkości co najmniej 160 km/godz.

1.6. Modernizacja linii nr 3 na odcinku Poznań – Rzepin - Słubice.

- a) docelowo główne korytarze z Polski na zachód Europy, w szczególności w standardzie Kolei Dużych Prędkości powinny być trasowane przez ważne węzły komunikacyjne i ośrodki miejskie Polski zachodniej: Zielona Góra i Gorzów Wlkp., uwzględniając również w ten sposób aktualną sieć osadniczą oraz wzajemne ciężenia ośrodków zgodnie ze Strategią na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju. Podjęcie zamiaru rozbudowy o dodatkowe tory (z Poznania) do Opalenicy dla zwiększenia przepustowości przyjmujemy jako realizację tego zamiaru z określeniem deklarowanego punktu (okolice Opalenicy) w którym nastąpi rozgałęzienie w kierunkach obu ośrodków miejskich i aglomeracji Polski Zachodniej.
- b) w razie przyjęcia wariantu omijającego od północy Zbąszynek, powinna powstać dwupoziomowa stacja Zbąszynek Północ na przecięciu nowego przebiegu LK nr 3 (Zbąszyń – Szczaniec) z ciągiem linii nr 358 i nr 367 (Zielona Góra – Gorzów Wlkp.) w celu utrzymania ważnego skomunikowania pasma sieci osadniczej w ciągu północ-południe, w tym w ramach tzw. **Magistrali Zachodniej**
- c) na odcinku Zbąszynek - Rzepin, a w przyszłości po (Opalenica - Rzepin) linia 3 E20 powinna uzyskać priorytet dla przewozów towarowych (nie wykluczając przewozów pasażerskich), podczas gdy przewozy pasażerskie powinny łączyć w pierwszej kolejności większe ośrodki Polski zachodniej w relacjach krajowych i międzynarodowych

1.7 Modernizacja linii nr 370, nr 282 i dalszych wraz z elektryfikacją (w pierwszej kolejności na odcinku Zielona Góra - Żary – Węgliniec) dla poprawy parametrów korytarza AGTC CE-59/1 z portów do Republiki Czeskiej i portów Adriatyku przez Zawidów oraz Porajów z wybudowaniem łącznicy Turoszów-Porajów.

1.8. Modernizacja LK nr 351 (Szczecin – Poznań), przebiegającej częściowo przez województwo lubuskie



## **2. Inwestycje na pozostałych głównych liniach kolejowych - odbudowa, modernizacja i rewitalizacja.**

2.1. Przygotowanie i realizacja regionalnego programu przystankowego. Budowa nowych i optymalizacja istniejących przystanków kolejowych (punktów eksploatacyjnych), dostosowanych do obecnej sieci osadniczej proponowanych przez Przewozy Regionalne, samorządowców oraz ekspertów.

2.2 Poprawa parametrów linii nr 14 odcinek (Głogów –) Szprotawa – Żagań – Żary - Tuplice z włączeniem do sieci DB Netz w Forst, z uwzględnieniem przystanków dla potrzeb lokalnych

2.3 Rewitalizacja linii nr 275 na odcinku Żagań - Miłkowice.

2.4. rewitalizacja linii nr 275 na odcinku Bieniów – Jasień – Lubsko (- Lubsko Zachód), wraz z kilkuset metrową łącznicą dla linii 275-370 omijającą stację Bieniów dla relacji z Lubsko do Żar; cel: włączenie Jasienia i Lubsko do sieci połączeń - poprawa spójności Aglomeracji Zielonogórskiej, integracja subregionalnego obszaru funkcjonalnego Żar i Żagania, poprawa funkcjonowania miast średnich zagrożonych marginalizacją i dostępu do rynku pracy i usług

Opcja alternatywna dla łącznicy: analiza możliwości rewitalizacji linii nr 282 Sieniawa Żarska-Jasień;

2.5 Rewitalizacja linii nr 363 Międzychód – Skwierzyna, jako części jednego z korytarzy z Gorzowa Wlkp. do Poznania. W połączeniu z liniami nr 367 i nr 203 stanowić może alternatywny korytarz przy objazdach podczas planowanego remontu LK nr 3 w kierunku Szczecina i Berlina.

2.6. Rewitalizacja linii nr 364 (Wierzbno – Międzyrzecz – Rzepin) obsługującej terminal paliwowy w Wierzbnie, w celu przywrócenia jednocześnie komunikacji pasażerskiej. Linia o znaczeniu wojskowym (poligon w Wędrzynie), może być jednym z korytarzy objazdowych podczas planowanego remontu LK nr 3.

2.7 rewitalizacja linii nr 283 Żagań – Zebrzydowa (z uwzględnieniem potrzeb logistyki wojskowej), stanowiącej także część uzupełniającego korytarza do Jeleniej Góry

2.8. rewitalizacja linii nr 357 Wolsztyn-Sulechów, jako kontynuacja istniejącego ciągu komunikacyjnego i osadniczego Poznań-Grodzisk Wielkopolski-Wolsztyn, która może służyć jako linia objazdowa dla planowanego remontu LK3 Poznań-Rzepin; do analizy realizacja (częściowo) odbudowa połączenia Opalenica - Grodzisk Wielkopolski dla uzyskania lepszych parametrów połączeń do i z Poznania na tym ciągu komunikacyjnym i osadniczym

2.9 poprawa parametrów linii nr 364 (Wierzbno – Międzyrzecz – Sulęcín - Rzepin) obsługującej terminal paliwowy w Wierzbnie, możliwość przywrócenia komunikacji pasażerskiej, linia podwójnego użytkowania (logistyka wojskowa)

2.10 rewitalizacja linii 426 Strzelce Krajeńskie Wschód – Strzelce Miasto wraz z budową kilkuset metrowej łącznicy z LK nr 203 umożliwiającej bezpośredni wjazd od miasta od strony Gorzowa Wlkp.

2.11 rewitalizacja linii nr 389 Żagań – Jankowa Żagańska

2.12 rewitalizacja linii nr 375 (Toporów – Łagów – Sieniawa – Jordanowo – Międzyrzecz), o znaczeniu gospodarczym (kopalnia węgla brunatnego) i obsłudze unikatowych obszarów o walorach dla turystyki powszechnej i biznesowej (Łagów Lubuski, Łagowsko – Sulęciński Park Krajobrazowy, Międzyrzecki Rejon Umocniony)

2.13 modernizacja linii nr 379 i linii nr 293 z Sulechowa do portu na Odrze w Cigacicach,

2.14 poprawa bezpieczeństwa na przejazdach kolejowych, w tym realizacja obiektów bezkolizyjnych.

**Analizy możliwości odtworzenia** (częściowego odtworzenia) ruchu wraz z **analizą możliwych zastosowań nowych rozwiązań** w zakresie automatyzacji (i autonomizacji) ruchu, w tym zastosowania pojazdów wielomodalnych (dwu-drogowych) w celu uzupełnienia sieci i poprawy lokalnej i regionalnej dostępności komunikacyjnej w dowiązaniu do sieci podstawowej:

1. analiza możliwości rewitalizacji linii Głogów – Sława (- Wolsztyn) o dużym znaczeniu dla obsługi ruchu turystycznego
2. analiza możliwości rewitalizacji ciągu Gorzów Wlkp. – Lubniewice – Sulęcín o dużym znaczeniu dla turystyki, możliwe znaczenie podwójnego użytkowania (logistyka wojskowa)
3. analiza zasadności odbudowy linii kolejowej 282 na odcinku (Lubsko-) Jasień – Sieniawa Żarska (- Żary)
4. analiza możliwości rewitalizacji linii nr 365 (Krosno O.-) Stary Raduszc – Dychów – Bobrowice (- Lubsko)
5. analiza zasadności rewitalizacji (odbudowy) linii dla uzyskania ciągu południowej obwodnicy Gorzowa Wlkp. wyprowadzającej tranzytowy ruch towarowy (w tym wojskowy oraz przewozy innych ładunków niebezpiecznych z centrum miasta) w ciągu linii 203 np. z wykorzystaniem do tego celu zlikwidowanej linii 430 Stare Bielice Skwierzyna z łącznicą na wysokości np. miejscowości Borek do stacji Gorzów Wlkp. Zieleniec oraz zlikwidowanej linii 414 Gorzów Wlkp. Karnin – Chyrzyno (Kostrzyn nad Odrą).

## **II. Budowa łącznic istniejących linii.**

1. budowa odcinka Sulechów – Świebodzin - Gościkowo (Międzyrzecz), jako elementu proponowanego korytarza Magistrali Zachodniej i przedłużenia Magistrali Południowej w ciągu komunikacyjnym z południowej Polski przez LGOM i Zieloną Górę do Gorzowa Wlkp. Szczecina (i dalej Świnoujścia i Kołobrzegu), w tym osiągnięcie czasu przejazdu na odcinku Zielona Góra – Gorzów Wlkp. niepełna 60 minut (przy 120 - 160 minut obecnie)
2. budowa łącznicy Przylep-Budachów linii nr 370 i nr 273 w ciągu linii CE-59/1 (zachodnia towarowa obwodnica Zielonej Góry)
3. analiza zasadności budowy północno-wschodniej obwodnicy Zielonej Góry wyprowadzającej tranzytowy ruch towarowy (w tym wojskowy oraz przewozy innych ładunków niebezpiecznych z centrum miasta) w ciągu korytarza CE-59 (LK nr 273 „bis”).
4. odbudowa łącznic linii nr 273 z linią nr 203 w Kostrzynie nad Odrą, umożliwiające bezpośrednie połączenia Gorzowa Wlkp. z Zieloną Górą i Szczecinem (alternatywne rozwiązanie dla nowej osi komunikacyjnej północ - południe)

5. analiza zasadności budowy/odbudowy łącznicy linii nr 273 z linią nr 14 na odcinku Nowa Sól (– Nowe Miasteczko) – Niegosławice, z możliwym wykorzystaniem przebiegu linii 303 Nowe Miasteczko-Niegosławice o znaczeniu regionalnym, krajowym i międzynarodowym jako komponentu uzupełniającego korytarza Bałtyk-Adriatyk od portów polskich w kierunku Republiki Czeskiej
6. analiza zasadności budowy łącznicy linii nr 358 z linią nr 379 poprawiającą dostępność portu w Cigacicach – istotne w perspektywie lokalizacji terminalu wielomodalnego.

### 3. Zadania perspektywiczne, z rozpoczęciem prac etapowych przed rokiem 2030:

#### Korytarze w standardzie kolei dużych prędkości: Warszawa – Berlin oraz Rzeszów – Kraków – Katowice – Wrocław – Zielona Góra (-> Berlin) – Gorzów Wielkopolski - Szczecin

3.1 Budowa nowej linii na odcinku Poznań (Opalenica) – Zielona Góra z dostosowaniem do prędkości co najmniej 250 km/godz.

3.2. Budowa nowej linii Poznań (Opalenica) – Gorzów Wlkp. z dostosowaniem do prędkości co najmniej 250 km/godz.

- W obydwu w/w przypadkach możliwe do wykorzystania są prace studialne dla przebiegu KDP Poznań – Berlin z 2015 r., uwzględnione w Strategii Odpowiedzialnego Rozwoju
- Tymczasowe trasy dla połączeń wydłużonych do Berlina, do czasu finalnego uzgodnienia przebiegu transgranicznego ze stroną niemiecką, będą mogły być realizowane zmodernizowanymi już uprzednio liniami nr 273 oraz nr 203.

3.4. Modernizacja (sukcesywnie, nie później niż do roku 2040 r.) wraz z budową nowych odcinków Magistrali Południowej: (Przemyśl -) Rzeszów - Kraków – Katowice (Metropolia Południowa) - Wrocław - LGOM - Zielona Góra, która byłaby następnie przedłużona do Berlina i do Szczecina przez Gorzów Wlkp. (w ciągu tzw. Magistrali Zachodniej). **Magistrala Południowa** łącząca liczne ważne i zaludnione ośrodki południowej Polski powinna przyjąć standardy KDP co najmniej na odcinku Kraków - Wrocław (-LGOM), dla którego realizacją zrealizowana zasadniczo już w I etapie tj. do roku 2030.

3.5. Budowa linii KDP Gorzów Wlkp. – Szczecin (z możliwym przedłużeniem do Świnoujścia i Kołobrzegu - częściowo po istniejących już zmodernizowanych liniach) - w ramach modernizacji z budową nowych odcinków dla tzw. Magistrali Zachodniej.

Koniecznym jest rozbudowanie istniejącej i częściowo nowej osi komunikacyjnej północ - południe - tzw. **Magistrali Zachodniej**, jako elementu spajającego sieć transportową kraju w rekomendowanym w koncepcji przestrzennego zagospodarowania kraju powiązaniu integrującym sieć osadniczą w polskiej metropolii sieciowej, zgodnie z programami Master Plan, programem budowy KDP, rozwojem relacji łączących znacznie większe ośrodki, w tym duże miasta, także poza Warszawą, Strategią na Rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju oraz wypełniającym założenia w przyjętym uchwałą Rady Ministrów z dnia

7. listopada 2017 roku programie CPK i rekomendowanym przez nią **modelu pajęczynowym** sieci krajowej jako najbardziej odpowiadającej strukturze sieci osadniczej (zgodność sieci komunikacyjnej z siecią osadniczą jako priorytet). W województwie lubuskim przebieg kształtuje się na bazie linii kolejowej nr 273 oraz ciągu 358, 367 oraz w śladzie (częściowo zlikwidowanych) linii nr 415, 422 i 411 lub (częściowo) w nowym przebiegu. Rozbudowany (częściowo nowy lub odtworzony) korytarz stanie się jedną z najważniejszych arterii komunikacyjnych zachodniej Polski.

W ostatnim czasie coraz bardziej odczuwalna jest potrzeba integracji obszarów województw zachodniej Polski, którą w istotny sposób może wspomóc lepsze powiązanie sieci kolejowej. Będzie ona miała fundamentalne znaczenie dla poprawy skomunikowania Szczecina z Gorzowem Wlkp. i dalej z Zieloną Górą oraz Wrocławiem, a także z Poznaniem poprzez zmodernizowaną linię 363, ale również umożliwi rozszerzenie oferty komunikacyjnej dla mniejszych ośrodków powiatowych leżących w jej przebiegu. W dzisiejszym układzie komunikacyjnym Gorzów Wlkp. i Szczecin nie posiadają bezpośredniego połączenia kolejowego. Pomimo niewielkiej odległości, podróż pociągiem między tymi dwiema aglomeracjami zajmuje ok. 3 godziny i 30 minut. Także zbyt długi jest przejazd istniejącą infrastrukturą Gorzów-Zielona Góra (z czasów 120-160 minut należy zejść do około 60 minut). Umiarkowanie zadowalający czas przejazdu Zielona Góra - Wrocław powinien być w dalszym ciągu poprawiany aż do uzyskania czasu bliższego 75 minut w rozwiązaniach konwencjonalnych (perektywnicze rozwiązanie powinno otrzymać przynajmniej częściowo standard KDP). Odcinek Szczecin – Gorzów Wlkp. przez Myślibórz, stanowiąc fragment nowej osi komunikacyjnej północ – południe, po dodatkowej modernizacji linii kolejowej nr 363 na odcinku Skwierzyna – Rokietnica, stałby się jednocześnie fragmentem nowego alternatywnego połączenia Pomorza Zachodniego z CPK i Warszawą. Nowa/wzmocniona oś komunikacyjna północ - południe stanie się wówczas alternatywną dla linii nr 351 Poznań Gł - Szczecin Gł oraz linię nr 273 Wrocław Gł. – Szczecin Gł. tzw. „Nadodrzanekę”. Na tych właśnie liniach przewoźnicy towarowi stale notują spadek średniej prędkości przewozów towarowych, spowodowanych koniecznością dzielenia szlaku kolejowego z przewozami pasażerskimi. Dodatkowym atutem realizacji obu tych projektów będzie umożliwienie objazdu pociągów osobowych i towarowych w przypadku zdarzeń losowych lub prac remontowych na liniach nr 351, 273, a także linii nr 3.

### **Uzupełnienia sieci klasycznej o nowe analizowane rozwiązania znacznie usprawniające układ komunikacyjny Polski Zachodniej:**

3.6. Etap 0 budowy nowego połączenia Zielona Góra - Opalenica (Poznań) poprzez realizację połączenia w śladzie KDP (zgodnie ze wstępnym studium wykonalności 2015) Zielona Góra Wschodnia (os. Mazurskie) przez most na Odrze w okolicy m. Klenica (Ledno) i łącznicą do linii 379 Trzebiechów (Radowice) do Sulechowa celem osiągnięcia przelotowości węzła zielonogórskiego z kierunku Żary/Żagań na wschód (Wolsztyn - Poznań) północ (Gorzów - Szczecin)

3.7. [ **Magistrala Zachodnia** ] uzupełnienie linii komunikacyjnej Wrocław – Zielona Góra – Szczecin o nowe i istniejące odcinki linii kolejowych znacząco wzmacniając pasażerski potencjał linii komunikacyjnej.

- Włączenie miasta Krosno Odrzańskie do głównego przebiegu komunikacyjnej Szczecin-Zielona Góra- Wrocław poprzez:
  - modernizację odcinka linii 358 na odcinku Czerwieńsk – Krosno Odrzańskie w parametrach M160 wraz z elektryfikacją,
  - budowę w nowym śladzie około 12 km odcinka linii kolejowej Krosno Odrzańskie – Budachów (LK273) w parametrach V160 wraz z elektryfikacją
  - Po aktualizacji krajowego planu transportowego nastąpi włączenie Krosna Odrzańskiego (i Gubina) w sieć połączeń międzywojewódzkich. Uzyskany w ten sposób efekt synergii z planowanym wznowieniem przewozów do i przez Gubin/Guben wzmocni dodatkowo potencjał tej linii komunikacyjnej.

3.8. Uzupełnieniem modernizacji wykonywanych już w ramach korytarza transportowego E59 może być przyszłe wytyczenie nowego odcinka/przebiegu alternatywnego pomiędzy Bierzwnikiem (LK 351) a st. Krzyż dedykowanego przewozom pasażerskim przez Strzelce Krajeńskie i Drezdenko.

- włączenie odcinka modernizowanej linii kolejowej nr 203 Krzyż – Strzelce Krajeńskie Wsch., linii nr 426 Strzelce Krajeńskie Wsch. – Strzelce Krajeńskie oraz nowego odcinka linii kolejowej o długości około 18km Strzelce Krajeńskie – Bierzwnik (L351) w parametrach M160.

korekta pasażerskiej linii komunikacyjnej Szczecin – Poznań o około 17 km (wydłużenie trasy pociągów pasażerskich względem trasy podstawowej przez Krzyż) pozwoli:

- „zbliżyć” główną linię komunikacyjną Poznań – Szczecin do Gorzowa Wlkp. poprzez przesunięcie funkcji stacji przesiadkowej z Krzyża do Strzelec Krajeńskich,
- wzmocnić linię komunikacyjną Szczecin – Poznań potencjałem miast Strzelce Krajeńskie i Drezdenko, łącznie tylko w miastach mieszka ponad 20 tys. mieszkańców,
- wydłużyć linię komunikacyjną z Szczecin - Choszczno minimum do Strzelec Krajeńskich i Gorzowa Wlkp. wzmacniając linię komunikacyjną Gorzów Wlkp. – Szczecin poprzez wytrasowanie jej dwiema różnymi przebiegami przez Kostrzyn i przez Choszczno, Stargard,
- miasta Strzelce Krajeńskie oraz Drezdenko objęte zostaną bezpośrednio podstawową linią komunikacyjną Szczecin – Poznań, jednocześnie maksymalne wydłużenie czasu jazdy z powodu zmiany długości trasy (ok. 17 km) wliczając 1 dodatkowy postój dla pociągów IC/TLK to ok.10 min, a pociągów regionalnych około 16 min,
- węzeł przesiadkowy – Strzelce Krajeńskie (w miejsce Krzyża), efekt to „zbliżenie” Gorzowa Wlkp. do głównego korytarza transportowego o około 27-30 min (z około 55 min do 25 min.)

3.9 modernizacja ciągu komunikacyjnego (Szczecin/Gorzów Wielkopolski-) Zielona Góra - Wrocław poprzez dobudowę drugiego toru linii 289 wraz z podniesieniem prędkości do V160

3.10 analiza możliwości realizacji linii łączącej linię 289 z linię 274 na kierunku Lubin-Legnica Wschód (275)- Kąty Wrocławskie. Możliwy przebieg dwumodalnego korytarza wraz z autostradą A4 bis/łącznikiem A4-S3 na całości lub części odcinka.

**4. Optymalizacja istniejących punktów eksploatacyjnych (przystanków kolejowych, stacji) i budowa nowych, z opcją węzłów przesiadkowych, dostosowanych do sieci osadniczej.**

Przygotowanie i realizacja regionalnego programu przystankowego. Budowa nowych i optymalizacja istniejących przystanków kolejowych (punktów eksploatacyjnych), dostosowanych do obecnej sieci osadniczej proponowanych przez Przewozy Regionalne, samorządowców oraz ekspertów.

**5. Budowa centrum przesiadkowego w Gorzowie Wlkp. i rozbudowa centrum przesiadkowego Zielonej Górze. Kontynuacja programu modernizacji dworców.**

**6. Budowa węzłów (terminali) wielomodalnych, integrujących transport, w następujących lokalizacjach:**

- a) węzeł 4m (kolejowo – drogowo – rzeczno – lotniczy) obsługujący aglomerację „Lubuskiego Trójmiasta” (Zielona Góra, Nowa Sól, Sulechów (Babimost)) z proponowanymi terminalami w Cigacicach – Pomorsku i w Nowej Soli
- b) węzeł 3m (kolejowo – drogowo – rzeczny) w Gorzowie Wlkp.
- c) węzeł 3m (kolejowo – drogowo – rzeczny) w Kostrzynie
- d) analiza możliwości budowy węzłów 3m w Krośnie Odrzańskim i w Słubicach/Świecku.

**7. Objęcie wybranych linii przebiegających przez województwo lubuskie siecią międzynarodowych korytarzy TEN-T, AGC/AGTC, RFC dla uzyskania spójności i komplementarności sieci.**

- a) ciąg północ – południe: postuluje się o wpisanie nowo powstałej osi komunikacyjnej komponentu Magistrali Zachodniej północ – południe tj. Świnoujście - Szczecin – Gorzów Wlkp. – Zielona Góra z wykorzystaniem linii 422, 411, 415, 367, 358 lub w nowym przebiegu, ciągu linii nr 370–282 (AGTC CE-59/1), linii nr 276 (AGTC CE-59/2) oraz linii nr 283, wraz z przedłużeniem ciągów komunikacyjnych do Republiki Czeskiej i na południe Europy do sieci bazowej TEN-T oraz korytarza RFC 5
- b) ciąg wschód – zachód: postuluje się wpisanie linii nr 289 (*feeder line*) oraz linii nr 358 (*feeder line*) do korytarza RFC 8 oraz TEN-T
- c) linia nr 358 powinna być również elementem korytarza RFC5 oraz TEN-T jako przedłużenie połączenia Gdańsk-Poznań w kierunku Drezna, Lipska oraz Pragi, a także jako alternatywne połączenie wielu miast Polski z Berlinem
- d) ciąg wschód – zachód: postuluje się wpisanie linii nr 203 na odcinku Kostrzyn nad Odrą – Czernik i dalej ciągu komunikacyjnego - Tczew - Elbląg (z odgałęzieniem: Elbląg-Braniewo-Granica Państwa) - Olsztyn do sieci komplementarnej TEN-T oraz do korytarza RFC8 jako uzupełnienie sieci i odciążenie podstawowych przebiegów oraz poprawę dostępności do polskich portów (Trójmiasto Pomorskie. Elbląg)
- e) linia nr 363 wraz z liniami 367 i 203 powinny być elementem uzupełniającym korytarza RFC8 i kompleksowej (docelowo bazowej) sieci TEN-T jako alternatywne połączenie Warszawa (CPK) - Poznań – Berlin,

- f) linia nr 273, szczególnie na odcinku Wrocław Gł. – Rzepin powinna być przeniesiona do sieci bazowej TEN-T (z sieci kompleksowej) ze względu na znaczenie międzynarodowe oraz (częściowo) włączenie do komponentu lądowego CPK
- g) postulowane w apelu przedłużenia linii KDP z Poznania (przez Gorzów Wlkp. oraz przez Zieloną Górę) w kierunku Europy Zachodniej powinny uzyskać również status przynależności do przyszłej sieci TEN-T.

#### **8. Przygotowanie i dostosowanie sieci transportowej i jej składowych do inteligentnej integracji transportu oraz stopniowej automatyzacji transportu.**

Rozwój technologii wraz ze wzrostem wolumenu transportu i logistyki w łańcuchach podróży i dostaw

otwierają przed nami nowe możliwości. Postulujemy przeprowadzenie analiz oraz prac studialnych planistycznych dla węzłów multimodalnych sieci TEN-T: Gorzów Wielkopolski (z Kostrzynem) oraz Aglomeracja Zielonogórska (z Nową Solą), w postaci zintegrowanych planów multimodalnych. Plany takie wyznaczyłyby przyszły rozwój transportu w regionie i w jego najważniejszych węzłach, uwzględniając powiązanie z regionami sąsiednimi integrując zadania planistyczne i operacyjne zarządców infrastruktury i organizatorów transportu.

Stanowiłyby także materiał źródłowy i wspierający tworzenie stref i korytarzy transportu zintegrowanego i automatycznego (autonomicznego), także w Polsce zachodniej. Szczegółowe rekomendacje wynikają m.in. z przygotowanego w 2019 roku dla Rady Ministrów raportu Grupy Roboczej ds. Internetu Rzeczy IoT przy Ministerstwie Cyfryzacji., w szczególności podgrupy TLPA - Transport, Logistyka i Pojazdy Autonomiczne oraz dalszych prac zespołu Transport w podgrupie Legislacja i zespołu zadaniowego ds raportu CPK.

#### **9. Długoterminowe skoordynowane międzygałęziowe planowanie inwestycji drogowych i kolejowych dla przyspieszenia uzyskania i wzmocnienia efektów sieciowych np. z modernizacji infrastruktury w ramach wspólnych korytarzy transportowych.**

---

v3-DRAFT-06102020

Redakcja: Damian Hajduk, Kazimierz Łatwiński

Współpraca: Andrzej Kizimowicz, Karol Waldmann

przy udziale: Sławomir Kotylak, Grzegorz Potęga, Jarosław Wnorowski

konsultacje: Krzysztof Kaliszuk, Iwona Kubacka-Kazieczko, Iwona Olek, Krzysztof Staniszewski, Jacek Szymankiewicz, i inni

W apelu częściowo wykorzystano treść apelu Sejmiku Województwa Lubuskiego z 5. września 2019r.