

OŚWIADCZENIE NR
RADY MIASTA ZIELONA GÓRA

z dnia

w sprawie Apelu Sejmiku Województwa Lubuskiego do Premiera Rządu RP
dotyczącego rozwoju transportu w województwie lubuskim

Na podstawie § 25 ust. 1 pkt 3 uchwały nr XXIX/267/04 Rady Miasta Zielona Góra z dnia 31 sierpnia 2004 r.
Statut Miasta Zielona Góra (Dz. Urz. Woj. Lubus. z 2013 r. poz. 745 z późn. zm.)¹

Rada Miasta Zielona Góra przyjmuje **oświadczenie, skierowane do Premiera Rządu Rzeczypospolitej Polskiej**,
o następującej treści:

Rada Miasta Zielona Góra wyraża poparcie dla postulatów zawartych w przyjętym jednogłośnie
Apelu Sejmiku Województwa Lubuskiego z dnia 19 października 2020 r. do Premiera Rządu
Rzeczypospolitej Polskiej, Pana Mateusza Morawieckiego,
w sprawie rozwoju transportu w województwie lubuskim i Polsce zachodniej w powiązaniu z
programami i inwestycjami o znaczeniu ogólnokrajowym.

Rada Miasta Zielona Góra zwraca się do Pana Premiera o zaplanowanie i realizację wymienionych
w Apelu inwestycji i działań w transporcie, ze szczególnym uwzględnieniem działań
poprawiających ilość i jakość połączeń komunikacyjnych miasta Zielona Góra z krajową
i europejską siecią transportową i osadniczą, a tym samym poprawiających dostępność
komunikacyjną, turystyczną i gospodarczą oraz rozwijających potencjał naukowo-badawczy i
akademicki Miasta Zielona Góra, tj:

1. Stopniowy rozwój dalekobieżnych połączeń kolejowych:

1.1. połączenia międzynarodowe

■ bezpośrednie, przelotowe połączenia kolejowe do:

- Wiednia i Bratysławy-Budapesztu (3-4 połączenia)
- Pragi (3-4 połączenia)
- Wilna (2 połączenia)
- Lwowa (2 połączenia)
- Grodna (1-2 połączenia)
- Brześć/Mińska (1-2 połączenia)
- Kowla/Kijowa (1-2 połączenia)
- Drezna i Lipska (2-3 połączenia)
- Berlina (7-8 połączeń, w tym: 1-2 połączenia do Hamburga, 2-3 połączenia do Hanoweru,
1-2 połączenia do Kolonii, 1 połączenie do Frankfurtu n/Menem, 1 połączenie do
Monachium)
- Amsterdamu (1 połączenie)
- Brukseli (Paryża) (1-2 połączenia)
- Kopenhagi (Sztokholmu) (1 połączenie)

¹⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej uchwały zostały ogłoszone w Dz. Urz. Woj. Lubus. z 2013 r. poz. 2304, z 2014 r. poz. 927 i 2250 oraz z 2015 r. poz. 1325.

■ W ramach I fazy odtwarzania kolejowej sieci połączeń transeuropejskich (np. w koncepcji Trans Europ Express 2.0), przedłużenie w kierunku zachodnim do Berlina i kolejnych miast Europy, trasy bezpośrednich pociągów relacji (...- Rzepin -) Zielona Góra - Nowa Sól - Głogów - Legnica - Wrocław - Opole - Katowice - Kraków - Tarnów - Rzeszów - Przemyśl.

■ W ramach II fazy budowy kolejowej sieci połączeń transeuropejskich, przedłużenie w kierunku zachodnim do Berlina i kolejnych miast Europy, trasy bezpośrednich pociągów relacji:

- (...- 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
- (...- Rzepin -) Zielona Góra (- Głogów - Leszno) - Poznań - Warszawa (po rozbudowie i poprawie stanu infrastruktury możliwe bezpośrednio/krótszą trasą do Poznania)

Opisane relacje zakładają przede wszystkim połączenia przelotowe przez Zieloną Górę. W zależności od analiz, stopniowa realizacja planu (np. w modelu Trans Europ Express 2.0) możliwa jest ich obsługa zarówno przez całe składy pociągów jak i przez dodanie odpowiednich grup wagonów lub łączonych zespołów trakcyjnych.

W wariantie rozszerzonym możliwe jest dalsze zwiększenie liczby połączeń o co najmniej 25%.

1.2 połączenia dalekobieżne krajowe

■ Zwiększenie ilości bezpośrednich połączeń krajowych dalekobieżnych do:

- najbliższych miast wojewódzkich: Wrocławia, Poznania, Szczecina, Gorzowa Wielkopolskiego, umożliwiających bezpośredni dojazd także poprzez relacje przelotowe (również możliwy do realizacji poprzez łączenie grup wagonowych / zespołów trakcyjnych)
- krajowych ośrodków metropolitalnych, pozostałych miast wojewódzkich i stolicy (o różnych porach dnia, z uwzględnieniem możliwych podróży jednodniowych tam i z powrotem): Łódź, Katowice, Gdańsk-Gdynia, Kraków, Bydgoszcz, Toruń, Kielce, Olsztyn, Opole, Rzeszów, Warszawa

■ Przedłużenie połączeń krajowych z Zielonej Góry, w relacji:

- Szczecin – o Świnoujście i Kołobrzeg (Koszalin),
- Kraków – o Zakopane, Krynicy Zdrój i Zagórz,
- Lublin – o Chełm i Zamość,
- Białystok – o Suwałki i Elk,
- Warszawa – o Terespol (- Brześć),
- Katowice – o Kielce, Bielsko Białą (-Zakopane / Zwardoń).

■ Przedłużenie wybranych połączeń krajowych do Zielonej Góry o:

- Głogów (z kierunku Poznania),
- Żary i Żagań,
- Gubin / Guben,
- Jelenia Góra (- Szklarska Poręba / Karpacz - z kierunku Poznania i Szczecina, po poprawie stanu infrastruktury).

■ Wydłużenie połączeń do stacji pogranicza o stacje węzłowe poza granicami kraju, w relacji:

- Racibórz/Chałupki – do Ostravy
- Zwardoń – do Žiliny

- Międzylesie – do Usti nad Orlici
- Kudowa – do Nachodu (połączenie kolejowo-autobusowe)
- Zgorzelec/Bogatynia – do Liberca
- Szklarska Poręba – do Harrachova/Tanvaldu
- Terespol – do Brześcia
- Chełm – do Kowla
- Przemyśl - do Lwowa

W efekcie, oczekiwana ilość połączeń dalekobieżnych na głównych odcinkach sieci między stacjami węzłowymi w wariancie podstawowym powinna wynieść dla miasta Zielona Góra, w relacji:

- Głogów: 18
- Gubin: 2-4
- Rzepin: 10-12
- Zbąszynek: 18
- Żary: 6-8

W zależności od analiz, realizacja planu możliwa jest zarówno przez całe składy pociągów jak i przez dodanie odpowiednich grup wagonów lub łączonych zespołów trakcyjnych.

W wariancie rozszerzonym możliwe jest dalsze zwiększenie liczby połączeń o co najmniej 25%.

2) Rozwój infrastruktury transportu

■ Modernizacja ciągu komunikacyjnego Wrocław Główny – Zielona Góra Główna – Szczecin Główny (LK nr 273), celem dostosowania do prędkości co najmniej 160 km/godz oraz uzyskania czasów przejazdu na odcinkach: 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. dla najszybszych połączeń konwencjonalnych

■ Przeprowadzenie kompleksowej (zintegrowanej) wielomodalnej koncepcji programowo-przestrzennej stacji Zielona Góra Główna dla wielofunkcyjnego, nowoczesnego, zrównoważonego zagospodarowania terenów dworcowych, w tym poprawy funkcji obsługi ruchu pasażerskiego

■ Ujęcie stacji Zielona Góra Główna w planach linii zachodniej kolei dużych prędkości, docelowo poprzez budowę nowej linii z Poznania (Opalenicy - w zależności od wyboru wariantu) o minimalnej prędkości 250 km/h, z perspektywiczną kontynuacją przebiegu linii w kierunku Europy Zachodniej (przez Słubice/Frankfurt-Oder lub Gubin/Guben)

- w etapie 0 dalsze prace koncepcyjne i studialne nad przedłużeniem ciągu komunikacyjnego z Zielonej Góry w kierunku Poznania przez Wolsztyn z uwzględnieniem korytarzy wynikowych wstępnego studium wykonalności KDP Poznań - Zielona Góra - Berlin
- w etapie 0/1 budowę połączenia w standardzie konwencjonalnym Zielona Góra - Klenica (w śladzie przyszłej KDP) – Sulechów, z częściowym wykorzystaniem przebiegu linii 379 (umożliwiający również zachowanie kierunku ruchu z południa i południowego zachodu (370<->358) w kierunku Gorzowa i Poznania-Gdyni/Olsztyna/Łodzi/Warszawy oraz jednocześnie prace nad połączeniem Opalenica - Wolsztyn (z możliwym/tymczasowym przedłużeniem śladem 357 do Sulechowa)

■ Modernizacja z opcjonalną budową nowych odcinków **Magistrali Południowej** o podwyższonych parametrach: (Przemyśl -) Rzeszów - Kraków - Katowice (Metropolia Południowa) - Wrocław - Legnicko-Głogowski Okręg Miedziowy - Zielona Góra, a także jej przedłużenie do Berlina i do Szczecina przez Gorzów Wlkp. (poprzez ciąg tzw. Magistrali Zachodniej).

- Modernizacja ciągu linii AGTC CE-59/1, w szczególności (w pierwszej kolejności) linii 370 Zielona Góra - Żary i 282 Żary - Węgliniec z podniesieniem prędkości do minimum 120kmh, elektryfikacją i poprawą przepustowości (analiza dla odcinków drugiego toru) w celu poprawy dostępności komunikacyjnej między województwem zachodniopomorskim i lubuskim a dolnośląskim, w tym do ośrodków sudeckich o wybitnych walorach turystycznych, wypoczynkowych i uzdrowiskowych. Linia stanowi również przedłużenie korytarzy Gdańsk - Bydgoszcz - Poznań - Zielona Góra i Świnoujście - Szczecin - Zielona Góra do Europy Południowej i południowo-zachodniej w kierunku Zgorzelca - Pragi / Drezna
 - wraz z perspektywicznymi budowlami obwodnic
 - zachodniej obwodnicy Zielonej Góry: Przylep - Słone
 - północno-wschodniej obwodnicy Zielonej Góry (w ciągu AGTC CE-59)dla wyprowadzenia ruchu tranzytowego (w tym ładunków niebezpiecznych) z miasta
- Modernizacja linii 358 TEN-T *feeder line*, stanowiącą przedłużenie ciągu komunikacyjnego Gdańsk - Bydgoszcz - Poznań - Zielona Góra w kierunku Europy zachodniej i południowej (Cottbus-Lipsk/Drezno-Praga)
 - modernizacja do prędkości 160kmh odcinka Zbąszynek - Czerwieńsk z odbudową drugiego toru i zapewnieniem przelotowej obsługi komunikacyjnej (dodatkowy tor) dla portu lotniczego Zielona Góra - Babimost
 - modernizacja do prędkości 120-140 kmh wraz z elektryfikacją odcinka Czerwieńsk-Gubin (Guben) i odbudową drugiego toru (szczególnie na odcinku Czerwieńsk – Krosno) jako brakującego ogniwa dla spójnej sieci krajowej i europejskiej

Modernizacja linii kolejowych łączących Zieloną Górę z innymi ośrodkami osadniczymi regionu Polski zachodniej przyczynić się powinna do skrócenia czasu podróży, w szczególności

- do Gorzowa do maksymalnie 60 minut,
- do Wrocławia do maksymalnie 75 minut
- do Poznania do maksymalnie 65 minut

dla najszybszych połączeń w systemie kolei konwencjonalnej

- Przeprowadzenie niezbędnych analiz koncepcyjnych, studialnych i realizacyjnych dla **Magistrali Zachodniej** Wrocław - LGOM - Zielona Góra - Gorzów - Szczecin - Świnoujście/Kołobrzeg stanowiącej dostosowanie sieci transportu do sieci osadniczej, w tym w szczególności
 - rozbudowy magistrali nadodrzańskiej 273 i tzw. magistrali nadodrzańskiej plus przez LGOM (289+275) - przebieg wspólny z Magistralą Południową
 - modernizacji ciągu linii 358 i 367 Zielona Góra - Zbąszynek - Gorzów
 - realizacji połączenia z opcjami częściowego odtworzenia przebiegu, lub realizacji w nowym śladzie linii Gorzów Wielkopolski - Szczecin
 - analizy możliwości korekty przebiegu magistrali przez województwo lubuskie na odcinku Sulechów - Gościkowo (Międzyrzecz) z obsługą Świebodzina

- Rozwój infrastruktury niezbędnej dla uruchomienia Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej Lubuskiego Trójkąta (SKALT). Za szczególnie istotne oprócz inwestycji liniowych i rozwoju obszaru stacji Zielona Góra Główna, Sulechów i Nowa Sól uznajemy utworzenie stacji
 - Zielona Góra Wschodnia (os. Mazurskie)
 - Zielona Góra Zachodnia (na odgałęzieniu linii 273 i 370)
 oraz sieci przystanków
 - w Zielonej Górze przy liniach:
 - LK370 - Osiedle Leśne, Zacisze – modernizacja i elektryfikacja odcinka linii
 - LK273 - Leśny Dwór, Elektrociepłownia/Falubaz, Uniwersytet, Park Przemysłowy
 - w Nowej Soli
 - LK 273 Północ - strefa gosp., Miasto/Staszica, Południe - strefa gosp.
 - (Wrocławska + Port - bocznica), (Strefa Południe – końcówka LK371 przy ul. Przyszłości/terminalu autobusowym) – koncepcja do dalszych analiz
 - w Sulechowie
 - LK358 - Zachód (wiadukt DW278), Wschód (ul. Bema)
 - w Czerwieńsku
 - Południe LK273/436 (odgałęzienie) lub Wschód/(ZG Północ) 436 lub 358
 - LK 358 – Zachód (przy JW1517)
 - LK273 – Cargo (przy PKP Cargo/JW1517)
 - oraz możliwych innych punktów handlowych do dalszych szczegółowych analiz
- Lokalizacja węzła logistycznego wielomodalnego na obszarze Lubuskiego Trójkąta obejmującego infrastrukturę obsługi (wymiany międzygałęziowej) dla co najmniej dwóch (transport kolejowy i drogowy), a w perspektywie trzech lub czterech środków transportu (transport rzeczny i lotniczy)
- Przeprowadzenie prac pilotażowych dla uzyskania zintegrowanego planu multimodalnego (integrującego cechy studium sieciowego, studium wykonalności oraz planu transportowego z uzyskaniem modelu symulacyjno-decyzyjnego) dla Zielonogórskiego Węzła Komunikacyjnego jako planu/modelu skalowalnego,
 - w wariantie podstawowym - dla miejskiego obszaru funkcjonalnego Lubuskiego Trójkąta (Zielonogórsko-Nowosolski Obszar Funkcjonalny) wraz z analizą kierunkowego podstawowego układu sieci wychodzącego także poza ten obszar
 - w wariantie rozszerzonym - dla obszaru Aglomeracji Zielonogórskiej

3) Modernizacja funkcjonowania transportu w obszarach funkcjonalnych - pilotaż dla obszarów funkcjonalnych w okresie odbudowy

Projekt pilotażowy dla nowego modelu transportu obejmujący

- zintegrowane wielomodalne planowanie transportu (infrastruktury i sieci połączeń)
- finansowanie organizacji połączeń
- rozwój centrów i systemów przesiadkowych integrujących łańcuch podróży (park&ride, park&walk)
- wsparcie dla stosowania organizacyjno-technologicznych systemów zintegrowanych:
 - integracja taryfowo-biletowa

- technologie współdzielone
- mobilność jako usługa
- wsparcie dla cyfryzacji i robotyzacji (systemy automatyczne i autonomiczne) w transporcie

4) Rozbudowa i modernizacja sieci połączeń drogowych z ważniejszymi ośrodkami/węzłami krajowymi i międzynarodowymi

1. Modernizacja korytarza drogi S3 (sieć bazowa TEN-T, korytarz CETC)
 - a. rozbudowa na odcinku (Świebodzin) Sulechów - Zielona Góra Północ oraz Zielona Góra Południe - Nowa Sól do przekroju 2/3
 - b. przejście pod koroną Wału Zielonogórskiego tunelem o przekroju 2/2 (poprawa spójności przestrzennej i środowiskowej - ograniczenie hałasu komunikacyjnego dla pobliskich osiedli, uzyskanie dodatkowego terenu na powierzchni, skokowa poprawa parametrów użytkowych ciągu komunikacyjnego poprzez zniesienie obustronnego znacznego przewyższenia podnoszącego koszty użytkowników)
 - c. budowa węzłów
 - i. Sulechów Północ
 - ii. Zawada (x279)
 - iii. Zielona Góra Północ (rozbudowa)
 - iv. Niedoradz (rozbudowa, x32n)
 - v. Nowa Sól strefa północ
 - vi. Nowa Sól strefa południe (x297n, 315n)
2. Realizacja drogi łączącej S3 i A4 o kierunkowym przebiegu Lubin Południe - Kąty Wrocławskie np. w ramach tzw. drogi A4bis lub jako osobny łącznik (z opcją częściowego wspólnego przebiegu linii kolejowej Kąty Wrocławskie - Legnica Wschód/Lubin do analizy), skracającej o 35-40 km długość przebiegu głównych ciągów komunikacyjnych z portów Szczecin-Świnoujście - Gorzów - Zielona Góra - Wrocław i dalej na południe kraju w kierunku Opole - Katowice - Kraków - Rzeszów oraz na południe Europy (przyszłą drogą S8) w kierunku Kłodzko - Brno – Wiedeń/Budapeszt
3. Perspektywiczna realizacja ciągu komunikacyjnego CETC bis łączącego porty polskie oraz Bydgoszcz i Toruń przez Poznań z Drezniem i Pragą (przedłużenie korytarza TEN-T VIa)
 - a. do trasy o roboczej nazwie S3-bis na przebiegu Sulechów Północ - Trasa Mostu w Pomorsku (obwodnica zachodnia Zielonej Góry) lub w Zawada - w Zielona Góra Zachód (x27x32) - Nowogród Bobrzański - Żary/Żagań - Zgorzelec - (Drezno / Praga) o analizowanych parametrach minimum GP 2+1 z rezerwą na przyszłą rozbudowę
 - b. sukcesywna rozbudowa drogi 32 Sulechów - Poznań wraz z opcją częściowo nowych przebiegów (obejścia miejscowości) o parametrach GP 2+1 lub nowym przebiegiem od Trasy Mostu w Miłsku przez Kargowę/Wolsztyn w kierunku węzła Stęszew (S5)
4. Łącznik S3 - A18/A4 Nowa Sól Południe/Nowe Miasteczko - Szprotawa Wschód - Bolesławiec o minimalnych parametrach GP 2+1 z rezerwą na przyszłą rozbudowę

zadania 3a i 4 skracają znacznie przebieg korytarza z Bałtyku (portów polskich Szczecin/Trójmiasto) do południa Europy, w szczególności Szczecin-Praga, szacunkowo nawet o ponad 100km

5. Realizacja zadań w ciągu perspektywicznego korytarza Środkowopolskiego z Europy Zachodniej (Gubin/Olszyna) - Zielona Góra/Głogów - Leszno - Kalisz - Łódź Południe - Radom - Lublin na Ukrainę (Hrebenne/Dorohusk)
 - a. rozbudowa drogi nr 32 Gubin - Krosno Odrzańskie - Zielona Góra (Zachód), w pierwszej kolejności odcinka Zielona Góra - Krosno (obwodnica miasta) do parametrów 2+1 w częściowo nowym przebiegu (obejścia miejscowości)
 - b. kontynuacja realizacji Trasy Mostu w Miłsku w przebiegu od węzła Zielona Góra Południe w kierunku wschodnim (Kargowa/Wolsztyn) oraz Wschowa-Leszno (xS5) jako drogi krajowej
6. Sukcesywna rozbudowa drogi krajowej nr 27 Żary/Żagań - Zielona Góra z budową obejść miejscowości - w pierwszej kolejności Nowogrodu Bobrzańskiego - i podniesieniu parametrów do GP 2+1 z opcją realizacji częściowo nowego przebiegu (śladem tzw.S3bis), włączeniem do A18 (i nowego przebiegu DK12) oraz przedłużeniem Trasą Mostu w Pomorsku (Obwodnica Zachodnia) do węzła Sulechów Północ (xS3)
7. Budowa i modernizacja ciągu Sulechów Północ (xS3) - Port Lotniczy Zielona Góra Babimost - Zbąszyń - Trzciel (xA2) oraz Sulechów (Południe) - Okunin - (Babimost) tj. 404n z włączeniem w sieć dróg krajowych
8. Przeprowadzenie prac pilotażowych dla uzyskania zintegrowanego planu multimodalnego (integrującego cechy studium sieciowego, studium wykonalności oraz planu transportowego z uzyskaniem modelu symulacyjno-decyzyjnego) dla Zielonogórskiego Węzła Komunikacyjnego jako planu/modelu skalowalnego,
 - a. w wariancie podstawowym - dla miejskiego obszaru funkcjonalnego Lubuskiego Trójkąta (Zielonogórsko-Nowosolski Obszar Funkcjonalny) wraz z analizą kierunkowego podstawowego układu sieci wychodzącego także poza ten obszar
 - b. w wariancie rozszerzonym - dla obszaru Aglomeracji Zielonogórskiej

w załączeniu:

Tekst Apelu przyjętego przez Sejmik Województwa Lubuskiego

projekt oświadczenia skierowany przez:
Paweł Zalewski