

MINISTERSTWO INFRASTRUKTURY

ul. Chałubińskiego 4/6

00-928 Warszawa

e-mail: kancelaria@mi.gov.pl

P E T Y C J A

na podstawie art. 2 ust. 1, ust. 2 pkt 1 oraz ust. 3 *in principio* ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach (t.j. Dz.U. z 2018 r. poz. 870), w związku z art. 15 ww. ustawy, w związku z związkiem z art. 63 § 1 oraz § 3a ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (t.j. Dz.U. z 2018 r., poz. 2096 z późn. zm.), zwanej dalej jako: „kpa”, wnoszę o przeprowadzenie działań służących rozwojowi infrastruktury kolejowej w Województwie Lubuskim polegających na:

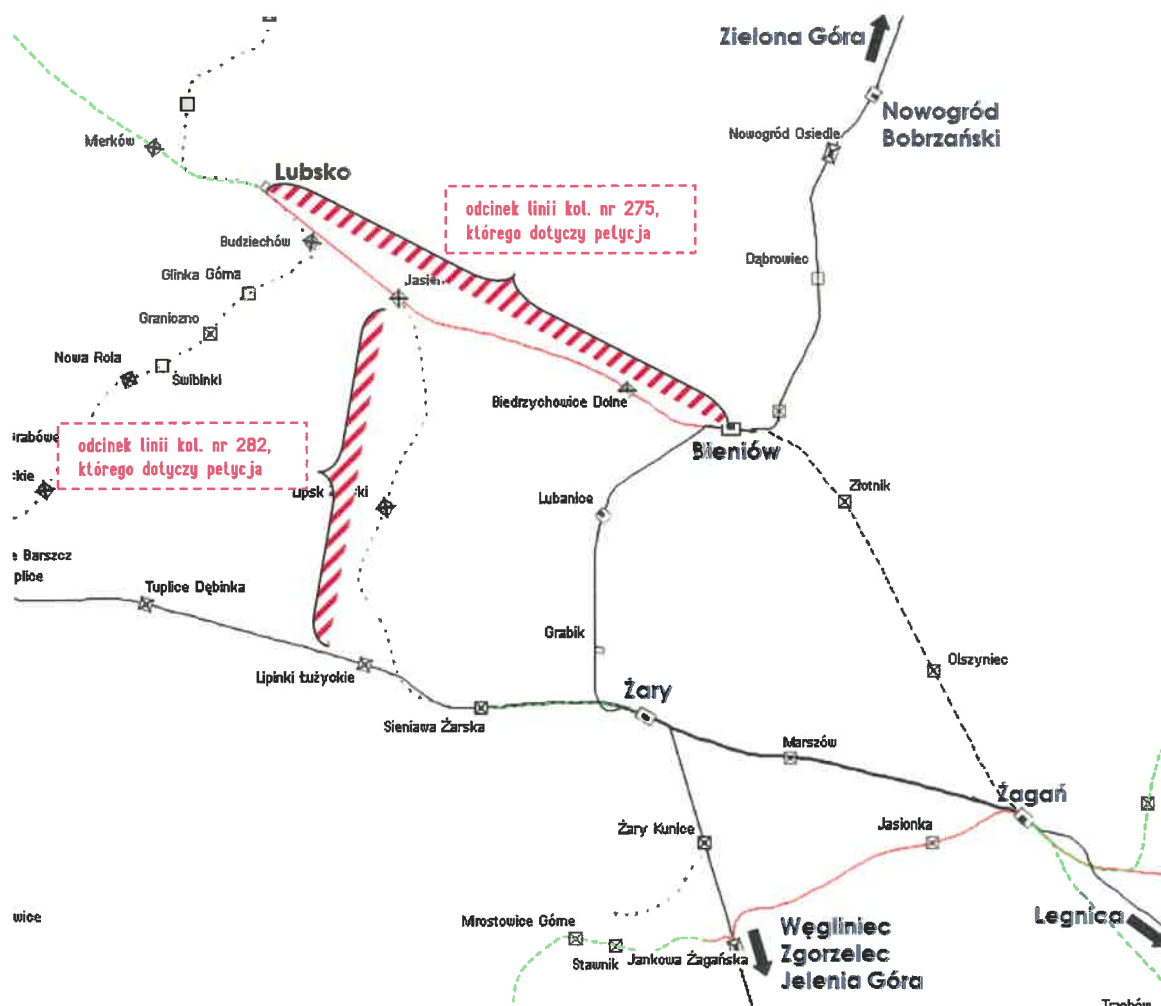
- 1) Przywrócenia pasażerskiego ruchu kolejowego na odcinku: Lubsko – Bieniów – Zielona Góra (tj. wydłużenia kursowania pociągów kursujących po linii kolejowej nr 370, o odcinek linii kolejowej nr 275 od stacji Bieniów do stacji Lubsko);
- 2) Odbudowy infrastruktury kolejowej – rewitalizacji linii kolejowej nr 282 na odcinku Sieniawa Żarska – Jasień;
- 3) Wydłużenia trasy pociągów kończących/rozpoczynających bieg na stacji Żary (w szczególności kursujących na odcinku Żary – Legnica, oraz Żary – Węgliniec) o odcinek Żary – Lubsko.

Jednocześnie stosownie do art. 39¹ § 2 kpa, w związku z art. 15 ustawy o petycjach wnoszę o przesłanie odpowiedzi na ww. petycję na następujący adres poczty elektronicznej:

U Z A S A D N I E N I E

Ad. 1)

Gmina miejska Lubsko, wchodząca w skład Powiatu Żarskiego, należy do miejscowości, w których znaczący procent mieszkańców nie pracuje na terenie gminy (miasta). Spowodowane jest to przede wszystkim transformacją ustrojową początkowych lat 90-tych, i wiążącej się z nią upadkiem największego w mieście zakładu pracy – Luvena, znaczącego państwowego przedsiębiorstwa z kategorii przemysłu lekkiego. Dzisiaj jednym z większych przedsiębiorstw jest, należąca od kilku lat do niemieckiego koncernu Stenger, wytwórnia słodczy i wafli Magnolia sp. z o.o. Jednocześnie położenie miasta pomiędzy miastem Żary a Zieloną Górą sprawiło, że znaczący procent mieszkańców na co dzień dojeżdża do zakładów pracy zlokalizowanych w (przede wszystkim) w tychże miejscowościach. Niestety miasto nie znajduje się – jak np. Nowogród Bobrzański – na osi infrastruktury kolejowej, którą wyznacza linia kolejowa nr 370 (Zielona Góra – Żary). To zaś sprawiło, przy jednoczesnym upadku największych (ale nie wszystkich) zakładów przemysłowych, że w 1995 roku zamknięto pasażerskie połączenia kolejowe na odcinku Lubsko – Bieniów (linia kolejowa nr 275). Zachowano jednak ruch towarowy.



Dzisiejsza sytuacja województwa lubuskiego, w tym w szczególności miast Żary i Zielona Góra daleko odbiega od tej jaka miała miejsce w 1995 roku. Zielona Góra to obecnie niekwestionowany lider gospodarczy w województwie. Podobnie Żary charakteryzujące się znacznym wzrostem gospodarczym. Wpłynęło to na, sygnalizowaną wcześniej migrację pracowniczą osób mieszkających w regionach tychże miastach. Wśród tej grupy osób pokaźny procent zajmują mieszkańcy Lubska, którzy pracują przede wszystkim w Zielonej Górze w zakładach takich jak Lumel, Wyborowa - Pernod Ricard (daw. Polmos), Stelmet itp. Ponadto w Żarach przede wszystkim Swiss Krono. Mając to na uwadze w pełni zasadne jest reaktywowanie (pasażerskiego) połączenia kolejowego z ww. miejscowościami. Dotychczas mieszkańcy Lubska korzystali w tym zakresie (środków publicznego transportu zbiorowego) z usług PKS Zielona Góra oraz Feniks V (dawne PKS Żary), które to tylko częściowo zaspokajają potrzeby regionu. Wynika to ze specyfiki transportu autobusowego, który to ma ograniczone możliwości przewozowe i jest podatny na zjawiska atmosferyczne takie jak śnieżyce oraz na inne zjawiska komunikacyjne jak wypadki bądź utrudnienia w ruchu kołowym (korki). Z tych też względów niewątpliwie przywrócenie pasażerskiego ruchu kolejowego pomiędzy Lubskiem a Zieloną Górą oraz Lubskiem i Żarami byłoby ekonomicznie uzasadnione. Co więcej należy zauważyć, że linia kolejowa nr 275, łącząca Lubsko z węzłem kolejowym w Bieniowie przebiega przez miasto Jasień, które podobnie jak Lubsko charakteryzuje się wysokim procentem mieszkańców dojeżdżających do pracy. To ważne, gdyż wskazuje, że postulowane reaktywowanie połączeń pasażerskich wpłynie pozytywnie na rozwój nie tylko jednej gminy (Lubsko) lecz całego okolicznego obszaru. Tym bardziej jeżeli pociągi te będą połączeniami umożliwiającymi mieszkańcom tych miast dojazd do pracy i z powrotem.

Niezależnie od powyższego przywrócenie pasażerskiego ruchu kolejowego do Lubska aby było w pełni efektywne musiałyby zostać odpowiednio rozgłoszone. Dlatego też wraz z reaktywacją połączeń pasażerskich na przedmiotowym odcinku należałoby to ogłosić m.in. w lokalnych mediach oraz poprzez *quasi* akcję propagandową w Lubsku oraz Jasieniu (polegającą np. na wynajęciu billboardów lub wydrukowaniu plakatów). To ważne, gdyż okres przez jaki pociągi pasażerskie nie odjeżdżają ze stacji Lubsko sprawił, że zagadnienia szeroko związane z koleją nie są w centrum zainteresowania mieszkańców tamtego regionu. Co więcej jako w pełni zasadne należało by – szczególnie w początkowym okresie poprzedzającym reaktywację ruchu pasażerskiego – ujęcie pociągów kursujących do Lubska w ramach promocji „połączenie w dobrej cenie”. Tak aby skutecznie pozyskać klientów dotychczas korzystających z połączeń autobusowych.

Ad. 2) i 3)

Linia kolejowa nr 282 na odcinku Sieniawa Żarska – Jasień, została na przełomie 2006 i 2007 roku rozebrana. Był to odcinek umożliwiający prowadzenie pociągów ze stacji Żary do stacji Jasień (a dalej Lubsko) bez konieczności przetaczania lokomotywy, związanej

ze zmiany kierunku jazdy składu (pasażerskiego bądź towarowego). W ostatnich latach, w związku z przywróceniem połączeń kolejowych, ponownie wzrosło znaczenie węzła kolejowego na stacji Żary. Ze stacji tej rozpoczynają (i kończą) bieg pociągi pasażerskie m.in. do Legnicy czy Węglińca. Obydwa połączenia są następnie skomunikowane z pociągami jadącymi w kierunku Wrocławia (ze stacji Legnica) oraz Zgorzelca i Jeleniej Góry (ze stacji Węglińca). Już na obecną chwilę wielu pasażerów wykorzystujących ww. połączenia kolejowe w momencie przyjazdu pociągu do stacji Żary nie kończy swojej dalszej podróży lecz kontynuuje ją w zdecydowanej większości korzystając w tym zakresie z komunikacji autobusowej. Wielu z tych pasażerów jedzie w kierunku Jasienia oraz Lubuska. Mając to na uwadze odbudowa linii kolejowej nr 282, a wraz z nią wydłużenie trasy pociągów dotychczas kończących bieg na stacji Żary, o odcinek: Żary – Sieniawa Żarska – Jasień – Lubusko umożliwiło by wielu pasażerom korzystających z pociągów kursujących po ww. trasach na jazdę bez konieczności przesiadki na autobus bądź inne środki komunikacji. Co więcej odbudowa ww. odcinka linii kolejowej nr 282, przy jednoczesnym przywróceniu na niej ruchu pasażerskiego pozytywnie odbyłaby się na rozwoju regionu. Należy bowiem zaznaczyć, że są to rejony atrakcyjnie turystycznie (szczególnie dla turystyki kolarskiej) w związku z należałoby oczekiwać wzrostu znaczenia turystyki w tymże regionie.

Z tych również względów wnoszę jak na wstępie.

z poważaniem