

Urząd Marszałkowski
Województwa Zachodniopomorskiego
Wydział Infrastruktury i Transportu
ul. Korsarzy 34, 70-540 Szczecin

31 października 2017 r.

WIIT.II-8061.01-31.2017-BJ

W nawiązaniu do petycji w sprawie reaktywacji kolejowych przewozów pasażerskich na linii kolejowej nr 411 na odcinku Stargard - Pyrzyce uprzejmie informuję, że omawiana linia na większości swej długości jest nieczynna i nieprzejezdna. W związku z tym nie ma technicznych możliwości uruchomienia regularnych przewozów pasażerskich w postulowanej relacji.

Zgodnie z zapisami ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa (Dz.U. z 2016 r. poz. 486) bieżące utrzymanie i remonty infrastruktury kolejowej nie należą do zadań samorządów, wobec czego Marszałek Województwa nie jest organem właściwym do podjęcia decyzji o przywróceniu linii do eksploatacji. Za właściwe bieżące utrzymanie i modernizacje linii kolejowych odpowiadają PKP PLK S.A. oraz Minister Obrony Narodowej w przypadku, gdy dana linia lub jej odcinek ujęty jest w wykazie linii znaczenia państwowego ze względów obronnych.

Wychodząc naprzeciw oczekiwaniom społecznym oraz zapisom ustawy o publicznym transporcie publicznym opracowany został plan zrównoważonego rozwoju transportu publicznego dla województwa zachodniopomorskiego. Przyjęte w „planie” główne założenia tworzenia sieci transportowej połączeń komunikacyjnych o znaczeniu wojewódzkim zostały wskazane jako najlepsze z możliwych rozwiązań w obszarze przewozów pasażerskich na terenie województwa, ukierunkowanych na zwiększenie udziału transportu zbiorowego.

Plan transportowy zakłada, że sieć komunikacyjna Województwa Zachodniopomorskiego w wojewódzkich przewozach pasażerskich zostanie oparta głównie na liniach komunikacyjnych w transporcie kolejowym, które w szczególności będą łączyły Szczecin ze wszystkimi miastami będącymi siedzibami powiatów oraz w transporcie drogowym na trasie łączącej Szczecin z Pyrzycami i Myśliborzem, z uwagi na brak bezpośredniej linii kolejowej łączącej te miasta.

Współdziałanie jednostek samorządu terytorialnego wszystkich szczebli jest koniecznym warunkiem budowy sprawnego systemu komunikacyjnego. W tym kontekście rolą przewozów organizowanych przez powiaty i gminy jest między innymi uzupełnienie sieci połączeń w komunikacji wojewódzkiej w taki sposób by zapewnić pasażerom możliwość kontynuacji podróży poza granicami gminy i powiatu, głównie do węzłowych stacji kolejowych.

Obecny stan prawny stwarza możliwości elastycznego kreowania przez samorządy gmin i powiatów polityki transportu zbiorowego np. poprzez tworzenie związków powiatów lub związków międzygminnych. Odpowiedni związek powiatowy, związek międzygminny lub mieszany powiatowo-gminny chcąc jak najlepiej zaspokoić potrzeby swoich mieszkańców, staje się wówczas organizatorem publicznego transportu zbiorowego. W sposób skoordynowany z założeniami planu transportowego województwa powinny one zapewnić m.in. możliwość swobodnego dostępu mieszkańców do połączeń wojewódzkich. Przytoczony związek komunikacyjny ma prawo zlecać także przewozy w komunikacji kolejowej na liniach nie posiadających charakteru wojewódzkiego. Przykładem takiego działania są sezonowo uruchamiane połączenia kolejowe w relacjach Koszalin – Mielno oraz Sławno – Darłowo. W obu przypadkach funkcjonowanie transportu kolejowego jest wynikiem współdziałania samorządów lokalnych różnych szczebli z samorządem województwa. Analogiczny model organizacji i finansowania przewozów mógłby z powodzeniem funkcjonować także na linii nr 411 pod warunkiem jednak, że wcześniej odpowiednio przygotowana zostanie infrastruktura kolejowa.

Zarząd Województwa podejmując decyzję o wsparciu finansowym modernizacji linii kolejowych w ramach Regionalnych Programów Operacyjnych 2007-2013 oraz 2014-2020 kierował się zasadą poprawy dostępności i spójności województwa, tak by przeciwdziałać wykluczeniu komunikacyjnemu i utracie istniejących połączeń ze stolicą województwa mieszkańcom powiatów, przez które przebiegają najważniejsze dla regionu linie kolejowe. Brak decyzji o modernizacji tych linii groził całkowitym zawieszeniem ruchu kolejowego z powodu ich złego stanu technicznego. Tak było w przypadku linii kolejowych nr 210 Szczecinek – Runowo Pomorskie, nr 402 Kołobrzeg – Goleniów oraz nr 403 Piła – Ulikowo.

Podkreślić także należy, że kolejowe przewozy pasażerskie w województwie zachodniopomorskim zamawiane są na trasach, na których społeczne, wysokie zapotrzebowanie na transport publiczny uzasadnia uruchamianie komunikacji kolejowej. W tej chwili relację Stargard – Pyrzyce z powodzeniem obsługują przewoźnicy autobusowi, znani z wysokiej elastyczności pod względem dostosowania oferowanej siatki połączeń oraz pojemności taboru do rzeczywistych potoków pasażerskich, występujących na danej trasie. Ponadto wątpliwe wydaje się, by miasto Pyrzyce samo było w stanie wygenerować regularne potoki pasażerskie w wielkościach uzasadniających uruchomienie komunikacji kolejowej.

z up. MARSZAŁKA WOJEWÓDZTWA

Tomasz Sobiechaj
WICEMARSZAŁEK

DYREKTOR
Wydziału Infrastruktury i Transportu
Jadwiga Rajkiewicz