

Uchwała Nr 1945 /19
Zarządu Województwa Zachodniopomorskiego
z dnia 12 listopada 2019 r.

w sprawie petycji Pana _____ w sprawie uruchomienia szybkich pociągów regionalnych typu RegioExpress na trasach Szczecin – Kołobrzeg, Szczecin – Szczecinek oraz Szczecin – Wałcz przy wykorzystaniu do obsługi tych pociągów taboru wyposażonego w technologię wychylnego nadwozia oraz w sprawie zmiany podmiotu zarządzającego infrastrukturą ww. linii kolejowych na drodze sądowej.

Na podstawie art. 10 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach (Dz. U. z 2018 r., poz. 870 ze zm.), art. 41 ust. 1 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 roku o samorządzie województwa (Dz. U. z 2019 r. poz. 512 ze zm.) w zw. z art. 19 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. (Dz. U. z 2019 r. poz. 2068 ze zm.)

Zarząd Województwa Zachodniopomorskiego uchwala, co następuje:

§ 1

Postanawia się nie kontynuować prac nad petycją Pana _____ w sprawie uruchomienia szybkich pociągów regionalnych typu RegioExpress na trasach Szczecin – Kołobrzeg, Szczecin – Szczecinek oraz Szczecin – Wałcz przy wykorzystaniu do obsługi tych pociągów taboru wyposażonego w technologię wychylnego nadwozia oraz w sprawie zmiany podmiotu zarządzającego infrastrukturą ww. linii kolejowych na drodze sądowej.

§ 2

Wykonanie uchwały powierza się Dyrektorowi Wydziału Infrastruktury i Transportu Urzędu Marszałkowskiego Województwa Zachodniopomorskiego.

§ 3

Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

MARSZAŁEK WOJEWÓDZTWA

Olgiard Geblewicz

UZASADNIENIE

do uchwały Zarządu Województwa Zachodniopomorskiego w sprawie petycji Pana _____ w sprawie uruchomienia szybkich pociągów regionalnych typu RegioExpress na trasach Szczecin – Kołobrzeg, Szczecin – Szczecinek oraz Szczecin – Wałcz przy wykorzystaniu do obsługi tych pociągów taboru wyposażonego w technologię wychylnego nadwozia oraz zmiany podmiotu zarządzającego infrastrukturą ww. linii kolejowych na drodze sądowej.

Dnia 12 września 2019 roku Pan _____ za pośrednictwem poczty elektronicznej przesłał do Wydziału Infrastruktury i Transportu Urzędu Marszałkowskiego Województwa Zachodniopomorskiego oraz do Sejmiku Województwa Zachodniopomorskiego petycję w sprawie radykalnego skrócenia czasu podróży pociągami regionalnymi na trasach Szczecin – Kołobrzeg, Szczecin – Szczecinek oraz Szczecin – Wałcz poprzez uruchomienie na tych trasach pociągów typu RegioExpress lub RegioSprinter przy wykorzystaniu do ich obsługi taboru wyposażonego w technologię wychylnego nadwozia (cyt.: „pociągów wygibających się na zakrętach”) oraz zmiany w drodze postępowania sądowego, podmiotu zarządzającego infrastrukturą kolejową ww. linii. Pociągi opisanego typu, potocznie określane mianem „Pendolino” (wahadło), eksploatowane są w wielu krajach europejskich – w tym w sąsiadujących z Polską Niemczech i Czechach, jednak Województwo Zachodniopomorskie, ani żaden przewoźnik kolejowy w Polsce nie dysponuje taboru tego typu. Należy także zauważyć, że tabor tego typu jest o około 30% droższy od taboru klasycznego - zarówno w cenie zakupu, jak i w kosztach późniejszej, wieloletniej eksploatacji.

Na rynku występuje wiele typów i odmian pociągów wyposażonych w system wychylnego pułta – zarówno w wersji elektrycznej, jak i spalinowej. Cechą wspólną tych pociągów jest ich wykorzystanie na liniach o charakterze górskim, tj. na liniach obfitujących w liczne łuki o małych promieniach, znacznie ograniczające możliwość rozwijania wysokich prędkości przez pociągi klasyczne, niewyposażone w mechanizm wychyłu nadwozia na łukach. W województwie zachodniopomorskim tego typu linie nie występują, a pojedyncze łuki o mniejszych promieniach nie uzasadniają zakupu tego typu taboru, gdyż efekt jego wprowadzenia do ruchu w postaci skrócenia czasu podróży byłyby niewspółmiernie małe w stosunku do poniesionych kosztów.

Proponowane przez Pana _____ czasy podróży na poszczególnych trasach są nieosiągalne dla pociągów regionalnych, których rolą jest zapewnienie mieszkańcom możliwości codziennych dojazdów do szkół i miejsc pracy oraz turystom do miejsc wypoczynku. Przykładowo, proponowany 60 minutowy czas podróży na trasie Szczecin – Kołobrzeg oznaczałby konieczność osiągnięcia przez pociągi przeciętnej prędkości handlowej około 140 km/h. Wymagalby to kursowania pociągu na całej trasie z prędkością maksymalną co najmniej 180 km/h z jednoczesnym ograniczeniem liczby postojów w miejscowościach pośrednich do maksymalnie dwóch takich postojów.

Bezprzedmiotowa jest propozycja zmiany podmiotu zarządzającego infrastrukturą kolejową przedmiotowych linii z PKP PLK S.A. na rzecz innego podmiotu w drodze postępowania sądowego. Zdecydowana większość linii kolejowych w Polsce ustawowo należy do Skarbu Państwa, a zarządza nimi spółka PKP PLK S.A. powołana do tego celu, co zapewnia możliwość równoprawnego udostępniania tej infrastruktury różnym przewoźnikom kolejowym – pasażerskim i towarowym. W związku z powyższym własność infrastruktury kolejowej nie podlega uznaniowości i nie może być przedmiotem postępowań sądowych.

Należy przy tym nadmienić, że bieżące utrzymanie, modernizacja oraz budowa nowej infrastruktury kolejowej w myśl ustawy o samorządzie województwa nie należą do zadań własnych Województwa. Dofinansowanie takich działań możliwe jest jedynie w przypadku realizacji projektów uwzględnionych w Regionalnym Programie Operacyjnym Województwa Zachodniopomorskiego, które uzyskaly decyzję o wsparciu ze środków tego programu, przyznanych przez Unię Europejską.

Biorąc powyższe pod uwagę proponuje się nie kontynuować prac nad petycją Pana _____