

Szczecin, dnia 12 kwietnia 2023 r.

WIiT.II.8061-14.2023-BJ  
CRS 2/23

W odpowiedzi na petycję, dotyczącą zmian w organizacji kolejowych przewozów pasażerskich na trasie Gryfino – Szczecin, wprowadzonych od 25 stycznia 2023 r. uprzejmie informuję, co następuje.

Sposób wykonywania zadań Województwa Zachodniopomorskiego wynikających z ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz.U. z 2022 r., poz. 1343), określa „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Zachodniopomorskiego” (dalej „Plan Transportowy”) przyjęty uchwałą Sejmiku Województwa Zachodniopomorskiego nr XXXVII/498/14 z dnia 24 czerwca 2014 r. (Dz. Urz. Województwa Zachodniopomorskiego z 2014 r., poz. 2918).

Z zapisów Planu Transportowego wynikają założenia dla zamawianych tras w rozkładzie jazdy pociągów (okresy kursowania, liczba pociągów). Na odcinek Szczecin Główny - Gryfino przypada nieco ponad 20% długości linii komunikacyjnej Szczecin Główny – granica województwa (Kostrzyn), oznaczonej w Planie Transportowym jako linia R5. Należy pamiętać, że jest to linia ważna dla spójności transportowej województwa, zapewniająca mieszkańcom południowo-zachodniej części województwa (nie tylko Gryfina) oprócz dojazdu do stolicy województwa dostęp do ważnych ośrodków miejskich w województwie lubuskim (Kostrzyn, Zielona Góra).

Z uwagi na poważne ograniczenie przepustowości linii kolejowej na odcinku Daleszewo – Szczecin Zdroje, wprowadzone w związku z realizacją przez PKP PLK S.A.

**Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego**  
**Wydział Infrastruktury i Transportu**

**Adres siedziby:**

ul. Piłsudskiego 40, 70-526 Szczecin  
tel.: (+48 91) 454 27 93  
e-mail: wiit@wzp.pl

i Wody Polskie kolejnego etapu budowy mostu na Regalicy oraz przebudową stacji Szczecin Podjuchy, nie było możliwości utrzymania dotychczasowych godzin kursowania i czasów przejazdu pociągów. W tej sytuacji podjęto starania o utrzymanie dotychczasowych godzin porannego dojazdu do Szczecina Głównego oraz godzin popołudniowego wyjazdu ze Szczecina w kierunku Gryfina w godzinach jak najbardziej zbliżonych do wypracowanych w ostatnich latach, zarazem zbieżnych z godzinami określonymi w petycji. W poniższej tabeli zostały one zestawione w godzinami rozkładu jazdy skonstruowanego przez PKP PLK S.A., zgodnie z kompetencjami zarządcy infrastruktury.

	Oczekiwana w petycji godzina przyjazdu do stacji Szczecin Główny	Faktyczna godzina przyjazdu do stacji Szczecin Gł. w obowiązującym rozkładzie jazdy	Uwagi
1	6:30	6:32	
2	7:30	7:16	Pociąg wprowadzony do rozkładu jazdy po licznych interwencjach Organizatora przewozów oraz mieszkańców
3	8:30	8:08	
4	9:30	9:26	

	Oczekiwana w petycji godzina odjazdu ze stacji Szczecin Główny	Faktyczna godzina odjazdu ze stacji Szczecin Gł. w obowiązującym rozkładzie jazdy	Uwagi
1	13:00	12:50	
2	14:00	13:52	
3	15:00	14:57	
4	16:00	15:52	
5	16:30	16:34	
6	17:30		
		18:22	

Z zestawienia wynika, że godziny przyjazdów / odjazdów w dużym stopniu odpowiadają oczekiwaniom zawartym w petycji. Działania Marszałka Województwa wsparte Państwa inicjatywą sprawiły, że pomimo początkowo nieprzychylnego stanowiska Zarządcy infrastruktury kolejowej (PKP PLK S.A.), od 6 lutego br. udało się uruchomić dodatkową

**Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego**  
**Wydział Infrastruktury i Transportu**

**Adres siedziby:**

ul. Piłsudskiego 40, 70-526 Szczecin  
tel.: (+48 91) 454 27 93  
e-mail: wiit@wzp.pl

parę pociągów relacji Gryfino – Szczecin – Gryfino umożliwiającą przyjazd do stacji Szczecin Główny o godz. 6:33. Mimo podjętych wysiłków nie udało się uzyskać od zarządcy infrastruktury przepustowości dla pociągu odjeżdżającego ze Szczecina ok. godz. 17:30. Również podczas spotkania u Wojewody Zachodniopomorskiego w dniu 16.03.2023 r., przedstawiciel PKP PLK S.A., podtrzymał stanowisko, iż brak przepustowości obecnie uniemożliwia uruchomienie jakichkolwiek dodatkowych pociągów regionalnych pomiędzy Szczecinem a Gryfinem.

W zakresie postulatu dotyczącego dostosowania pociągów do liczby pasażerów należy poinformować co następuje. Stopień napełnienia pociągów, jest monitorowany dwójako. Po pierwsze wszystkie pociągi wyposażone są w elektroniczny system zliczania pasażerów wsiadających przez poszczególne drzwi, oraz monitoring wizyjny pozwalający zweryfikować napełnienie poszczególnych członów pociągu.

Niezależnie od powyższego, Operator raz na kwartał przez pełny tydzień dokonuje liczenia pasażerów we wszystkich pociągach (wsiadających i wysiadających na poszczególnych przystankach oraz podróżujących w pociągu na poszczególnych odcinkach pomiędzy przystankami). Z posiadanych danych wynika, że rzadkie są przypadki, gdy liczba pasażerów w pociągu zbliża się do całkowitej liczby miejsc siedzących, która w zależności od typu pojazdu wynosi:

ED78 (4 członowy) – 208 miejsc siedzących, 200 stojących;

EN63A (3 członowy) – 150 miejsc siedzących, 150 stojących;

EN57AL (3 członowy) – 160 miejsc siedzących, 180 stojących.

Standard określony w Planie Transportowym dopuszcza 100% zajętości wszystkich miejsc siedzących i nie więcej niż 50% miejsc stojących przewidzianych przez producenta w czasie do 30 minut (co odpowiada czasowi podróży w obszarze aglomeracyjnym Szczecina). W godzinach szczytu w transporcie publicznym wszystkich metropolii zwykle zajęte są wszystkie miejsca siedzące i stojące, co obserwujemy choćby w berlińskim S-bahn, trójmiejskiej czy warszawskiej SKM.

Należy zauważyć, że liczba pociągów uruchamianych w obowiązującym rozkładzie jazdy pomiędzy Szczecinem i Gryfinem (13 par) odpowiada ilości połączeń określonej przez ww. „Plan zrównoważonego rozwoju transportu w województwie zachodniopomorskim”

**Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego**  
**Wydział Infrastruktury i Transportu**

**Adres siedziby:**

ul. Piłsudskiego 40, 70-526 Szczecin

tel.: (+48 91) 454 27 93

e-mail: [wit@wzp.pl](mailto:wit@wzp.pl)

uchwalony przez Sejmik Województwa Zachodniopomorskiego po wcześniejszych konsultacjach społecznych. Obejmuje on uruchamianie na omawianej trasie 12 i pół pary pociągów (12 pociągów do Gryfina oraz 13 do Szczecina). Są one częścią oferty przewozów wojewódzkich organizowanych i dofinansowanych przez Województwo Zachodniopomorskie.

Projekt szczecińskiej SKM został podjęty przez jednostki samorządu terytorialnego (jst) skupione w Stowarzyszeniu Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego (SSOM), w tym przez samorządy Gryfina i Szczecina. Współdziałanie członków SSOM skutkować ma rozszerzeniem oferty przewozowej w obszarze metropolitalnym Szczecina. Nie może jednak odbywać się to kosztem pogorszenia oferty przewozowej zapewnianej przez Województwo na pozostałym obszarze regionu. Dlatego od początku przyjęto, że uzupełnienie oferty bazowej przewozów wojewódzkich dodatkowymi pociągami aglomeracyjnymi zostanie sfinansowane dzięki finansowemu zaangażowaniu zainteresowanych jst - członków SSOM. Z inicjatywy Województwa Zachodniopomorskiego w 2018 r., w ramach pilotażu, uruchomiono dodatkowe kursy pociągów (ponad liczbę określoną w Planie Transportowym) na odcinku Gryfino – Szczecin Główny oraz Goleniów – Szczecin Główny. Uruchomiono je przy dofinansowaniu Miasta Szczecin, Miasta i Gminy Gryfino oraz Miasta i Gminy Goleniów. Pomimo zaprzestania finansowania pilotażu przez Szczecin (od 2021 r.) oraz przez Gryfino (od 2022 r.) dodatkowe pociągi pomiędzy Gryfinem a Szczecinem były nadal uruchamiane, aż do momentu wprowadzenia niezależnych od Województwa ograniczeń związanych z budową nowego mostu.

#### **Finasowanie kolejowych przewozów aglomeracyjnych przez JST i WZP**

l.p.	rok	Gmina Goleniów	Gmina Gryfino	Miasto Szczecin	Województwo
		[zł]	[zł]	[zł]	[zł]
1.	2018	295 889,75	275 352,93	285 621,34	285 621,34
2.	2019	385 290,73	330 144,48	475 717,60	330 342,61
3.	2020	365 978,00	326 339,50	346 158,75	346 158,76
4.	2021	492 090,69	365 623,99	0,00	842 509,51
5.	2022	469 318,78	0,00	0,00	1 529 450,82

Fundamentem wysokiej jakości publicznego transportu zbiorowego jest stabilność i wiarygodność oferty przewozowej. Nie będzie to możliwe bez zapewnienia odpowiednich zasobów organizacyjnych, sprzętowych i finansowych, które muszą być określone już

Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego  
Wydział Infrastruktury i Transportu

**Adres siedziby:**

ul. Piłsudskiego 40, 70-526 Szczecin  
tel.: (+48 91) 454 27 93  
e-mail: wiit@wzp.pl

w momencie przystępowania do opracowywania rocznego rozkładu jazdy, a więc praktycznie z rocznym wyprzedzeniem. Województwo pozostaje otwarte na wszelkie formy współpracy na polu organizacji publicznego transportu publicznego, z zastrzeżeniem powyższego warunku. Być może aktywność autorek i sygnatariuszy petycji sprawi, że dotychczasowe deklaracje władz Gryfina zostaną potwierdzone realnymi działaniami i decyzjami, gwarantując stabilne współfinansowanie wspólnego przedsięwzięcia.

Należy mieć nadzieję, że zapewnienia PKP PLK S.A. i Wód Polskich, dotyczące zakończenia inwestycji w Szczecinie Podjuchach do końca bieżącego roku, potwierdzą się w praktyce i w grudniu bieżącego roku, wraz z wejściem w życie rozkładu jazdy 2023/2024, pozwolą na przywrócenie dotychczas sprawdzonego układu połączeń na linii nr 273, skutkującego kursowaniem pociągów w godzinach w pełni dopasowanych do potrzeb mieszkańców. Od odpowiedzialności i konsekwencji przedstawiciele jst, znajdującej odzwierciedlenie w realnym wsparciu finansowym projektu, zależec będzie faktyczna liczba dodatkowych pociągów na trasie Gryfino – Szczecin Główny.

Z poważaniem,

**Z up. Marszałka Województwa**

**Tomasz Sobieraj**

**Wicemarszałek Województwa**

**Zachodniopomorskiego**

(podpisano elektronicznie)

**Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego**  
**Wydział Infrastruktury i Transportu**

**Adres siedziby:**

ul. Piłsudskiego 40, 70-526 Szczecin

tel.: (+48 91) 454 27 93

e-mail: [wilt@wzp.pl](mailto:wilt@wzp.pl)

