

INTERPELACJA/ZAPYTANIE Nr 187122
Data: 14.12.2022 r.
Data przyjęcia: 14.12.2022 r.
Data przekazania: 28.12.2022 r.

Zygmunt Dziewguć
imię i nazwisko radnego

Gryfice, 05.12.2022r.
data

INTERPELACJA/ZAPYTANIE*

Na podstawie art. 23 ust. 5-9 Ustawy o samorządzie województwa (Dz.U. 2019 poz. 512 ze zm.), w związku z art. 32 ust. 1 pkt. 1 lit. f Statutu Województwa Zachodniopomorskiego (Urz. Woj. Zach. z 2020 poz. 3785), składam interpelację/zapytanie* w następującej sprawie: Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej.

W związku z budową Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej chciałbym zwrócić uwagę na istotne kwestie do rozwiązania po zakończeniu prac inwestycyjnych.

Po zapoznaniu się z załącznikiem proszę o udzielenie informacji:

1. Jaka jest rola Urzędu Marszałkowskiego w ramach budowy SKM?
2. Czy zostanie przeprowadzony audyt w sprawie powołania podmiotu zarządzającego SKM?

Załącznik:

Pismo „Problemy do rozwiązania po zakończeniu prac inwestycyjnych dla Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej”

.....
Podpis radnego

* niepotrzebne skreślić

Problemy do rozwiązania po zakończeniu prac inwestycyjnych dla Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej.

Wprowadzenie

Koncepcja budowy **Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej** została zainicjowana przez Stowarzyszenie Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego w latach 2014 a w 2015 roku udostępniono już gotowe studium wykonalności. SKM ma łączyć prawobrzeże z centrum Szczecin oraz Policami , Goleniowem, Stargardem i Gryfinem zapewniając integracje międzygałęziową z trakcją autobusową i tramwajową oraz parkingi dla samochodów osobowych.

Projekt jest współfinansowany ze środków Unii Europejskiej w wysokości ponad 512 ml. zł. tj. w 85%. Z uwagi na obiektywne trudności w realizacji całej inwestycji staraniem Stowarzyszenia, umowa o dofinansowanie ze środków UE została przedłużona do końca 2023 roku. Natomiast część kolejowa inwestycji zgodnie z deklaracjami PKP PLK ukończona będzie w latach 2024-2025 . Pomimo obiektywnych trudności wywołanych pandemią , wojną na Ukrainie i zmianą uwarunkowań ekonomicznych (wzrost nakładów ponad planowane wielkości) prace na stacjach, przystankach i szlakach kolejowych trwają i pomimo „poślizgów” zostaną ukończone.

Problemy do rozwiązania przed uruchomieniem SKM

Podobnie jak w przypadku budowy infrastruktury, należy opracować formę organizacyjno - prawną podmiotu zarządzającego działalnością przewozowo – integracyjną SKM. Przykłady rozwiązań organizacyjno -prawnych SKM w krajowych miastach-metropoliach wskazują, że podstawową formą jest spółka o różnym składzie wspólników.

SKM w Trójmieście jest spółką powołaną przez pięć gmin, Województwo Pomorskie i PKP, natomiast Pomorska Kolej Metropolitalna jest spółką Samorządu Województwa Pomorskiego. SKM w Warszawie jest spółką miasta Warszawy z kolei Łódzka Kolej Aglomeracyjna jest spółką powołaną przez Samorząd Województwa Łódzkiego. Każda z tych spółek posiada: kapitał, majątek, zatrudniony personel, siedzibę i wszelkie inne atrybuty zgodne z kodeksem spółek handlowych dostosowane do realizowanych zadań przewozowych. W przypadku SKM do wyposażenia należy złożony system sterownia jednocześnie ruchem trzech trakcji: kolejowej, autobusowej i tramwajowej. Zakup takiego systemu i jego wdrożenie trwać



może do dwóch lat. Równoległe z systemem sterowania powinien być opracowany i technicznie wyposażony system informacji dla pasażera.

Poza projektem organizacyjno – prawnym, należy opracować podstawowe dane biznes planu do których należy głównie: wielkość przewozów, przychodów ze sprzedaży biletów, dopłat i źródeł dopłata do działalności przewozowej, kosztów stałych i zmiennych, przepływy pieniądza. Przed rozpoczęciem działalności podmiot zarządzający SKM powinien mieć w pełni opracowany biznes plan. Integralnym elementem biznes planu powinna być ustalona taryfa wraz cenami w tym wspólny – zintegrowany bilet na wszystkie środki przewozowe uczestniczące w SKM.

