



Szczecin, 3 listopada 2021 r.

WIIT.II.0003-2.2021-BJ

**Pan Rafał Niburski**  
**Radny Województwa Zachodniopomorskiego**  
**w Szczecinie**

W odpowiedzi na interpelację nr 154/21 z dnia 25 października br. w sprawie realizacji Programu Kolej Plus w województwie zachodniopomorskim uprzejmie informuję co następuje:

Województwo Zachodniopomorskie zgłosiło do Programu „Kolej Plus” trzy projekty:

- a) Poprawa przepustowości linii kolejowej nr 403 Piła – Ulikowo poprzez budowę mijanki Tuczo – inwestycja niezbędna dla poprawy przepustowości linii, którą odbywa się ruch pociągów relacji Piła – Wałcz – Szczecin;
- b) Odbudowa i rewitalizacja kolejowego korytarza komunikacyjnego (Szczecin -) Stargard – Pyrzyce – Myślibórz – Dębno – Kostrzyn w ciągu linii kolejowych nr 411, 422 i 430;
- c) Odbudowa i rewitalizacja linii kolejowej nr 415 Myślibórz – Gorzów Wielkopolski.

Realizacja wymienionych inwestycji miała pozwolić na:

- planowanie ruchu pociągów regionalnych (rozkładów jazdy) pomiędzy Szczecinem a Kaliszem Pomorskim, Wałczem i Piłą w sposób odpowiadający potrzebom i oczekiwaniom mieszkańców;
- włączenie do sieci regionalnych kolejowych przewozów pasażerskich obecnie wykluczonych powiatów, tj. pyrzyckiego i myśliborskiego, w tym miast: Myślibórz, Dębno, Lipiany i Pyrzyce, zapewniając ich mieszkańcom kolejowe połączenie ze stolicą województwa zachodniopomorskiego oraz z Gorzowem, tj. jedną ze stolic województwa lubuskiego, a także dostęp do rynku pracy w Kostrzynie, gdzie zlokalizowana jest znaczna część podmiotów funkcjonujących w ramach Kostrzyńsko-Słubickiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej.

W grudniu 2020 roku PKP PLK S.A. poinformowały Województwo o zakwalifikowaniu projektów zgłoszonych przez Województwo Zachodniopomorskie do drugiego etapu Programu Kolej Plus, przedstawiając przy tym koszty realizacji poszczególnych projektów, które łącznie, szacunkowo wyceniono na 2,7 mld zł. Okazało się wówczas także, iż szacunkowa wartość wszystkich projektów zgłoszonych przez samorządy wynosi około 30 mld zł., podczas gdy całkowity budżet Programu Kolej Plus wynosi nieco około 6 mld zł.

Program zakłada 15% wkład finansowy samorządów zgłaszających projekty, przy czym pierwotnie zakładano, że będzie możliwość pokrycia go ze środków KPO, co niestety później okazało się niemożliwe. Warunek ten jest kluczową barierą dla realizacji Programu, gdyż dokonana przez PKP

**Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego**

ul. Korsarzy 34, 70-540 Szczecin, tel. (+48 91) 48 07 245, (+48 91) 48 07 301, fax (+48 91) 434 03 13  
www.wzp.pl, wicemarszalek@wzp.pl

PLK S.A. wstępna wycena wartości projektów zgłoszonych przez Województwo Zachodniopomorskie oznacza, iż wkład własny samorządu musiałby wynieść około 400 mln zł. Tymczasem udział w programie, którego istotą jest de facto inwestycja w obce środki trwałe, nie powinien odbywać się kosztem wykonywania ustawowych zadań własnych samorządu.

Wobec powyższego, zdając sobie sprawę z nierealności takiego oczekiwania, Województwo nie wystąpiło do samorządów niższego szczebla, będących potencjalnymi beneficjentami Programu z wnioskiem o ich udział finansowy w realizacji zgłoszonych projektów.

Ponadto, dotychczasowe doświadczenia dotyczące wniosków złożonych przez Województwo w ramach Rządowego Funduszu Inwestycji Lokalnych, w szczególności dużego wniosku na dofinansowanie zakupu taboru hybrydowego, wskazują, że w większości wybierano do realizacji projekty mniejsze. W tej sytuacji wątpliwe wydaje się, by niemal połowę środków zaplanowanych do wydatkowania w ramach Programu Kolej Plus zdecydowano się przeznaczyć na jedną dużą inwestycję w województwie zachodniopomorskim.

Należy przy tym zauważyć, że w przypadku Programu Kolej Plus praktycznie wszystkie kompetencje skupiają PKP PLK S.A., które jako narodowy zarządca infrastruktury kolejowej faktycznie zarządza liniami zgłoszonymi do konkursu, przy czym jest też organizatorem i oceniającym. W przypadku zakwalifikowania projektu do realizacji, PKP PLK S.A. będą zarazem inwestorem i beneficjentem środków przekazanych na modernizację, jak również w przyszłości będą pobierały opłaty za dostęp do infrastruktury, również od przewoźników wykonujących przewozy organizowane przez samorządy.

W przypadku każdej z wnioskowanych przez Województwo inwestycji, która zostanie zrealizowana w ramach Kolej+, Województwo wywiąże się ze swego zobowiązania do uruchamiania dziennie minimum czterech par połączeń, co będzie związane z wydatkowaniem znacznych środków na dofinansowanie tych przewozów. Nie ma natomiast możliwości wydatkowania środków własnych na obce inwestycje, kosztem realizacji zadań własnych. A to właśnie w ramach zadań własnych Województwo Zachodniopomorskie organizuje kolejowe przewozy regionalne, z których rocznie korzysta 7 mln osób, a obsługujące je pociągi przejeżdżają rocznie ok. 5,8 mln pockm. Związane z tym bieżące wydatki Województwa Zachodniopomorskiego w 2021 roku przekroczyły 123 mln złotych. (w tym rekompensata dla POLREGIO: 101 milionów, ubezpieczenie i utrzymanie taboru w zakresie obciążającym województwo: 22 miliony złotych). Dodatkowo na inwestycje obejmujące zakupy nowego taboru kolejowego przeznaczono niemal 120 mln zł. Przewiduje się, że w roku 2022 bieżące wydatki budżetu Województwa na samą rekompensatę dla POLREGIO wzrosną do poziomu 116 mln zł.

WICEMARSZAŁEK

*Tomasz Sobieraj*