



Szczecin, 5 lipca 2021 r.

WiT.II.0003/1/2021/GZ

**Pan Rafał Niburski**  
**Radny Województwa Zachodniopomorskiego**

W odpowiedzi na interpelację nr 133/21 z dnia 23 czerwca br. w sprawie realizacji zapisów Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Zachodniopomorskiego uprzejmie informuję co następuje.

1. Zestawienie najważniejszych wskaźników opisujących realizację Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Zachodniopomorskiego (PTWZ) na koniec roku 2020 (w odniesieniu do przewozów organizowanych przez samorząd województwa):

<b>Wskaźnik</b>	<b>Wartość</b>
Długość linii komunikacyjnych w transporcie kolejowym w granicach województwa	1180 km
Wielkość wykonanej pracy eksploatacyjnej w transporcie kolejowym	5,761 mln pockm
Długość zmodernizowanych lub zrewitalizowanych linii kolejowych wykorzystywanych w wojewódzkich przewozach pasażerskich	397 km
Liczba miast - siedzib powiatów, dostępnych kolejowymi przewozami pasażerskimi	16
Liczba siedzib gmin dostępnych kolejowymi przewozami pasażerskimi	44
Liczba zintegrowanych węzłów przesiadkowych	1
Średnia odległość peronów kolejowych od najbliższych przystanków autobusowych w obrębie węzłów	80 metrów
Liczba pasażerów przewiezionych transportem kolejowym w wojewódzkich przewozach pasażerskich za rok 2020*	5,1 mln osób
Liczba pasażerów przewiezionych transportem kolejowym w wojewódzkich przewozach pasażerskich za rok 2019*	7,3 mln osób

\*Z powodu ograniczeń spowodowanych COVID-19 ilość pasażerów przewiezionych w 2020 r. odbiega od poziomu lat poprzednich, dlatego dla oddania pełnego obrazu dodatkowo podano liczbę pasażerów przewiezionych w 2019 r.

2. Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Zachodniopomorskiego, który jest aktem prawa miejscowego, określa sieć komunikacyjną przewozów o charakterze użyteczności publicznej. Szkielet sieci komunikacyjnej tworzą linie komunikacyjne w transporcie kolejowym, w szczególności łączące Szczecin ze wszystkimi miastami będącymi siedzibami powiatów.

### **Transport kolejowy**

Zgodnie z założeniami PTWZ utworzono planowaną sieć linii komunikacyjnych w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich. Obecnie sieć ta składa się z następujących linii, odpowiadających założeniom PTWZ

zawartym w Tab. 8.1.1 (uwzględniając realizację przewozów na odcinkach wymagających współdziałania z innymi jednostkami samorządu terytorialnego):

- 1) Szczecin – Stargard – Koszalin – Słupsk
- 2) Szczecin – Goleniów – Kołobrzeg
- 3) Kołobrzeg – Koszalin
- 4) Kołobrzeg – Białogard – Szczecinek – (Piła – Poznań)
- 5) Szczecin – Goleniów – Świnoujście
- 6) Szczecin – Stargard – Choszczno – (Krzyż – Poznań)
- 7) Szczecin – Gryfino – Chojna – Kostrzyn – (Zielona Góra)
- 8) Szczecin – Stargard – Kalisz Pomorski – Wałcz – Piła
- 9) Szczecin – Stargard – Drawsko Pomorskie – Złocieniec – Czaplinek – Szczecinek
- 10) Szczecinek – (Człuchów – Chojnice)
- 11) Szczecinek – Biały Bór – (Miastko – Słupsk)
- 12) Sławno – Darłowo
- 13) Szczecin – Goleniów – Kamień Pomorski
- 14) Szczecin – Gryfino (linia aglomeracyjna)
- 15) Szczecin – Goleniów (linia aglomeracyjna)
- 16) Koszalin – Mielno (linia sezonowa).
- 17) Szczecin – Granica RP – (Pasewalk – Schwerin / Lubeka)
- 18) Szczecin – Granica RP – (Angermünde – Berlin)

W 2020 roku Województwo Zachodniopomorskie na wypłatę rekompensaty pokrywającej deficyt operatora przewozów przeznaczyło 95,1 mln zł. W roku 2021 środki na ten cel zwiększono do kwoty 100,3 mln zł. Przewozy wykonywane są w całości taborem należącym do Województwa, zakupionym za ponad 1 mld zł. Kwoty rekompensat nie obejmują m.in. środków wydatkowanych przez Województwo na zakup i ubezpieczenie taboru oraz naprawy rewizyjne.

### Transport drogowy

W ramach sieci podstawowej możliwość organizowania przewozów w transporcie drogowym przewidziano tylko w przypadku trasy łączącej Szczecin z Pyrzycami i Myśliborzem - brak dostępności infrastruktury kolejowej nie pozwala na realizację przewozów kolejowych. Obecnie jest obsługiwana przez kilku przewoźników na podstawie zezwoleń udzielonych przez Marszałka Województwa Zachodniopomorskiego. Zatem linia ta nie spełnia warunku ubiegania się o objęcie jej dopłatą z Funduszu rozwoju przewozów autobusowych, co więcej ewentualna interwencja mogłaby zakłócić warunki konkurencyjności.

Organizowanie przewozów na pozostałych liniach, które wstępnie zaakceptowano jako linie komunikacyjne o charakterze użyteczności publicznej w transporcie drogowym, uzależniono od spełnienia określonych w dokumencie warunków. W poniższej tabeli zestawiono informacje o uwzględnionych w PTWZ liniach komunikacyjnych w transporcie drogowym uzupełnione informacją o rzeczywiście realizowanych przewozach (na podstawie zezwoleń wydanych przez Marszałka Województwa Zachodniopomorskiego):

Linia	Odcinek trasy linii komunikacyjnej (wybrane miejscowości)	Organizacja wg warunków określonych klasą	Kategoria linii (minimalne częstotliwości kursowania)	Obecnie obsługiwana komunikacja autobusowa (liczba kursów)
R9	Szczecin – Pyrzyce – Myślibórz – (Gorzów Wlkp.*)	A	II - 5 par	37 TAM 34 POW
R51	Koszalin – Bobolice – Szczecinek	B	II - 5 par	7 TAM 7 POW

<b>R61</b>	Świdwin – Gryfice	<b>C</b>	<b>IV - 2 pary</b>	<b>1 TAM 1 POW</b>
<b>R71</b>	Świdwin – Kołobrzeg	<b>B</b>	<b>III - 4 pary</b>	<b>9 TAM 7 TAM</b>
<b>R72</b>	Świdwin – Szczecinek	<b>B</b>	<b>III - 4 pary</b>	<b>6 TAM 6 POW</b>
<b>R73</b>	Świdwin – Drawsko Pomorskie	<b>B</b>	<b>III - 4 pary</b>	<b>3 TAM 3 TAM</b>
<b>R74</b>	Wałcz – Drawsko Pomorskie	<b>C</b>	<b>IV - 2 pary</b>	<b>2 TAM 2 TAM</b>
<b>R62</b>	Kamień Pomorski – Gryfice	<b>B</b>	<b>III - 4 pary</b>	<b>2 TAM 3 POW</b>
<b>R66*</b>	Świnoujście – Kamień Pomorski – Trzebiatów – Kołobrzeg	<b>B</b>	<b>II (w sezonie letnim kategoria I) – 5 par</b>	<b>3 TAM 3 POW</b>
<b>R81</b>	Łobez – Gryfice	<b>C</b>	<b>IV - 2 pary</b>	<b>2 TAM 2 POW</b>
<b>R91</b>	Stargard Szczeciński – Pyrzyce	<b>B</b>	<b>I - 16 par</b>	<b>18 TAM 18 POW</b>
<b>R93</b>	Myślibórz – Choszczno	<b>C</b>	<b>IV - 2 pary</b>	<b>1 TAM 1 POW</b>
<b>R95**</b>	Gryfino – Myślibórz	<b>C</b>	<b>IV - 2 pary</b>	<b>Myślibórz – Chojna 2 TAM 1 POW</b>

**\*R66 Świnoujście – Kamień Pom. – Trzebiatów – Kołobrzeg** – na odcinku linii Kołobrzeg – Trzebiatów (ponad 30 par kursów), Kołobrzeg – Pobierowo - 2 pary kursów oraz Kołobrzeg – Międzyzdroje – 3 pary kursów. Odcinek linii Świnoujście – Międzyzdroje – Kamień Pom. – organizacja Prezydent Świnoujścia

**\*\*R95 Gryfino – Myślibórz** – połączenia na odcinku Myślibórz – Chojna, od Chojny do Gryfina koleją regionalną. Brak zgłaszanych potrzeb przewozowych z Myśliborza do Gryfina. Potrzeby społeczne mieszkańców Myśliborza występują do Szczecina przez Pyrzyce lub do Gorzowa Wlkp.

Intencją ujęcia tych linii, obsługiwanych głównie przez lokalnych przedsiębiorców bez interwencji województwa, było uniknięcie sytuacji, w której pasażerowie autobusów zostaliby pozbawieni możliwości korzystania z ulg ustawowych w związku ze zmianami wprowadzonymi ustawą o publicznym transporcie zbiorowym. W rzeczywistości od momentu wejścia w życie ustawy o transporcie drogowym kolejne nowelizacje utrzymują funkcjonujący dotychczas system dopłat z tytułu udzielania ulg ustawowych, przekazywanych przewoźnikom drogowym za pośrednictwem marszałka województwa ze środków budżetu państwa (39,3 mln zł w 2020 r., 50,5 mln zł w 2019 r.)

Podsumowując należy stwierdzić, że na liniach komunikacyjnych w transporcie drogowym, wykazanych w PTWZ, obsługiwane są aktualnie połączenia na podstawie zezwoleń wydanych przez Marszałka Województwa Zachodniopomorskiego, które dostosowane są do istniejących potrzeb społecznych.

3. Kwota za opracowanie Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Zachodniopomorskiego wynosiła 599.994,00 zł.

W uzupełnieniu powyższych danych należy podkreślić, że zgodnie z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym, na terytorium województwa zachodniopomorskiego podróżni mogą korzystać z przewozów międzywojewódzkich (organizowanych przez właściwego ministra, obejmujących tylko przewozy kolejowe) oraz innych niż przewozy międzywojewódzkie, których organizatorami na swym terenie są odpowiednie jednostki samorządu terytorialnego, tj.:

- gmina
- związek międzygminny
- powiat
- związek powiatów
- związek powiatowo-gminny
- związek metropolitalny
- województwo

Istotną kwestią sprawnej organizacji transportu publicznego na poziomie gmin i powiatów jest zwiększenie aktywności organizatorów transportu publicznego w zakresie przewozów innych niż międzyregionalne i wojewódzkie. Jest to kluczowy czynnik przeciwdziałania wykluczeniu komunikacyjnemu, a zarazem ważny czynnik rozwoju transportu publicznego na poziomie krajowym i wojewódzkim. Na terenie gmin i powiatów odczuwalny jest brak dostatecznej oferty przewozowej uzupełniającej sieć połączeń wojewódzkich, tak by umożliwić w szczególności korzystanie z transportu publicznego mieszkańcom małych miejscowości, pozwalając im nie tylko na dojazd do siedziby gminy czy powiatu, ale również na kontynuowanie podróży w relacjach wojewódzkich i międzywojewódzkich/krajowych. W praktyce gminy i powiaty bardzo rzadko podejmowały do tej pory zadanie organizowania publicznego transportu zbiorowego w zakresie obejmującym, szczególnie ważne dla eliminacji wykluczenia transportowego, nierentowne przewozy wymagające wsparcia finansowego jednostek samorządu terytorialnego i zabezpieczenia na ten cel odpowiednich środków w budżetach.

Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego na bieżąco z uwagą analizuje sytuację – w przypadku gdy zaistnieje konieczność interwencji w odniesieniu do ujętych w PTWZ połączeń obsługiwanych transportem drogowym podejmowane będą stosowne decyzje, z uwzględnieniem wszystkich dostępnych możliwości finansowania. Identyfikowane potrzeby i problemy uwzględniane są przy opracowywaniu innych istotnych dla rozwoju transportu stanowisk i dokumentów, do których należy Regionalny Plan Transportowy (RPTWZ). RPTWZ będzie kluczowym elementem zapewniania kompleksowego planowania transportu w regionie. Obejmie całe spektrum zagadnień szeroko pojętego transportu osób i rzeczy, jednak nie zastępuje PTWZ (ukonstytuowanego przez ustawę o publicznym transporcie zbiorowym). Zgodnie z wytycznymi Komisji Europejskiej, powinien koncentrować się na infrastrukturze i usługach transportowych służących obsłudze ruchu regionalnego z uwzględnieniem powiązań krajowych i lokalnych. Tym samym jego realizacja będzie miała istotny wpływ na możliwość realizowania celów określonych w PTWZ.

Należy również nadmienić, że w odniesieniu do transportu drogowego wciąż występuje poważny stan niepewności dotyczący zapowiadanej od kilku lat zmiany zasad organizacji w ramach nowelizacji ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. Sytuacja, w której corocznie przedłużana jest tymczasowa możliwość wykonywania regularnego przewozu osób w krajowym transporcie drogowym w oparciu o stare zasady, jak również niepewności co do ewentualnych kierunków zmian w projektowanych przepisach, utrudnia organizatorom podejmowanie strategicznych decyzji dotyczących przewozów pasażerskich w transporcie autobusowym.

**WICEMARSZAŁEK**

*Tomasz Sobieraj*