

Projekt uchwały Nr 562 (A) / 14

rej. ....

skier. do Komisji .....

przewidziany termin sesji 30.09.14

**Uchwała Nr 1 / 14  
Sejmiku Województwa Zachodniopomorskiego  
z dnia 2014 r.**

**w sprawie skargi Pana z dnia 29 lipca 2014r. na Marszałka  
Województwa Zachodniopomorskiego**

Na podstawie art. 229 pkt 5 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2013 r. poz. 267 ze zm.)

**Sejmik Województwa Zachodniopomorskiego uchwala, co następuje:**

**§ 1**

Skargę Pana z dnia 29 lipca 2014 r. na Marszałka Województwa Zachodniopomorskiego uznaje się za bezzasadną.

**§ 2**

Uzasadnienie faktyczne i prawne oraz pouczenie o treści art. 239 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2013 r. poz. 267 ze zm.), stanowi załącznik do niniejszej uchwały.

**§ 3**

Wykonanie uchwały powierza się Zarządowi Województwa Zachodniopomorskiego.

**§ 4**

Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

**Przewodnicząca Sejmiku  
Województwa Zachodniopomorskiego**

**Teresa Kalina**

Uzgodniono pod względem  
formalno-prawnym

*S. V. K.*  
dr Stanisław Kalina

### Uzasadnienie

Pismem z dnia 29.07.2014 r. Skarżący wniósł skargę na Marszałka Województwa Zachodniopomorskiego. Przedmiotem skargi jest niezadowolenie z odpowiedzi Marszałka Województwa Zachodniopomorskiego (pismo WLiT.II.8061.01-5-2013-BJ) na wystąpienie skarżącego z dnia 31.12.2012r. Dodatkowo Skarżący w końcowej części wyraża niezadowolenie z powodu braku w soboty pomiędzy 13.14 - 17.00 połączenia realizowanego pociągiem osobowym pomiędzy Stargardem Szczecińskim a Łobzem.

Komisja Rewizyjna zajmowała się skargą na posiedzeniach w dniu 25.08.2014 r. oraz w dniu 10.09.2014 r. Po analizie dokumentacji zebranej w sprawie oraz wyjaśnieniach Dyrektora Wydziału Infrastruktury i Transportu Urzędu Marszałkowskiego Województwa Zachodniopomorskiego Komisja Rewizyjna ustaliła co następuje:

Precyzyjne odniesienie się do treści skargi, adresowanej do Sejmiku Województwa Zachodniopomorskiego, utrudnia fakt, że jej przeważająca część to stwierdzenia skierowane do Marszałka Województwa. Zawiera ona wielowątkową polemikę i jest przekazem subiektywnych odczuć, swego rodzaju manifestem na temat funkcjonowania pasażerskiego transportu kolejowego i jego otoczenia oraz wykonywanych w tym zakresie działań przez organy Województwa Zachodniopomorskiego.

Skarżący domaga się zagwarantowania większej niż obecne ilości kolejowych połączeń osobowych pomiędzy Łobzem a Stargardem Szczecińskim (dofinansowanych przez Województwo), jednak nie wykazał, że lokalna społeczność pozbawiona jest możliwości dojazdu do miejsca pracy lub miejsca zamieszkania środkami transportu publicznego (abstrahując od tego czy potrzeby przewozowe zaspokojone zostaną transportem drogowym czy kolejowym). Na poparcie swego żądania przytacza m.in. bliżej nie zdefiniowaną możliwość wystąpienia potrzeb przejazdu o charakterze incydentalnym jak egzaminy, pojedyncze zajęcia na uczelniach, rozmowy kwalifikacyjne, wyjazdy w celach prywatnych. Uwzględniając obowiązek gospodarnego wydatkowania środków publicznych organizacja przewozów kolejowych uzasadniona jest w przypadku występowania na danej relacji odpowiednio dużych potoków podróżnych lub szczególnie mocno uzasadnionym brakiem możliwości zrealizowania przewozów innymi środkami transportu, adekwatnymi do obsługi mniejszych potoków pasażerów.

Dodatkowo Skarżący domaga się zapewnienia przez Marszałka Województwa realizacji dodatkowych przewozów kolejowych w ramach połączeń komunikacyjnych takich jak np. Łobez – Runowo Pomorskie lub Łobez – Cieszyno Łobeskie, dla których właściwym organizatorem jest Starosta Powiatu Łobeskiego.

Nie wyklucza się, że adekwatnie do potrzeb lokalnych społeczności, uwzględniając możliwości finansowe Województwa, w przyszłości może być zwiększona ilość pociągów w wybranych relacjach. Jednak samo domniemanie wystąpienia potrzeb nie uzasadnia wydatkowania środków, które winny być spożytkowane w sposób gwarantujący największą korzyść społeczną. Trzeba pamiętać, że średni koszt przejazdu pociągu regionalnego w Województwie Zachodniopomorskim wynosi blisko 25 zł/pocmk, przy średnich przychodach ok 10. zł/pocmk.

Obecnie w przypadku przewozów na odcinku Stargard Szczeciński – Łobez – Stargard Szczeciński możliwe jest korzystanie w dni robocze z 9 par pociągów w tym 5 pociągów regionalnych. Ofertę tę uzupełniają połączenia autobusowe, oferujące m.in. możliwość korzystania z ulg ustawowych.

W sytuacji ograniczonych zasobów finansowych województwa (wydatki na dofinansowanie przewozów kolejowych przez województwo wzrosły w z niespełna 18 mln zł w 2001 roku do blisko 77 mln w 2013r., co obiektywnie wyczerpuje możliwości województwa) uruchomienie kolejnych pociągów w relacjach oczekiwanych przez wnioskodawcę możliwe jest kosztem likwidacji innych połączeń lub w przypadku zwiększenia ilości korzystających z transportu kolejowego skutkującego zmniejszeniem deficytu pokrywanego aktualnie przez Województwo.

Podkreślić trzeba, że rozkład jazdy pociągów, jako całość, w okresie jego obowiązywania decyduje o stopniu zaspokojenia potrzeb przewozowych. Wszelkie zmiany w trakcie obowiązywania rozkładu dokonywane są z uwzględnieniem m.in.:

- Potrzeb przewozowych (kształtujących się różnie w zależności od dnia tygodnia, trasy, sezonu, zachodzących zmian w otoczeniu itp.)
- Zasad gospodarnego wykorzystania środków publicznych – koszt przewozu wybranym środkiem transportu w przeliczeniu na jednego pasażera jest jednym z ważnych kryteriów decydujących o wyborze środka transportu adekwatnego do potrzeb (koszt przejazdu 1km niezależnie od ilości podróżnych jest w przypadku pociągu nawet do 10 razy wyższy niż w przypadku busa/autobusa, stąd użycie tego środka transportu jest zasadne jedynie w przypadku dużych potoków podróżnych)
- Czynników ekologicznych (np. zużycie paliwa przez pociąg spalinowy jest często ponad pięciokrotnie wyższe niż w przypadku busa – eksploatacja pociągów o niewielkim zapelnieniu podróżnymi, adekwatnym do użycia np. busa, jest nieracjonalne ekologicznie gdyż powoduje kilkukrotnie wyższą emisję spalin przez pociąg spalinowy niż w przypadku busa),
- Możliwości skomunikowań gwarantujących optymalne funkcjonowanie systemu transportowego
- Przepustowości infrastruktury, która może być okresowo ograniczona np. z powodu remontów lub podwyższona w wyniku przeprowadzonych modernizacji.

Te same czynniki rozpatrywane są w związku z decyzjami o kształcie kolejnych Rocznych Rozkładów Jazdy Pociągów

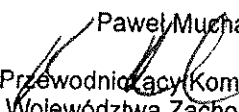
Poziom rentowności obiegu pociągów określa się na podstawie danych ekonomicznych, zawartych w raportach rozliczeniowych przesyłanych przez spółkę Przewozy Regionalne w ramach rozliczenia udzielonego dofinansowania. Ponadto posiłkowo odnosi się to danych dotyczących potoków podróżnych w poszczególnych pociągach, ustalonych na podstawie kwartalnych badań przeprowadzanych przez Przewozy Regionalne. Aktualnie przychody z biletów wraz z dopłatą do biletów ulgowych pokrywają koszty zaledwie w 42%.

W odniesieniu do zarzutów podniesionych w skardze, iż pomiędzy godziną 13:14 a 17:00 na odcinku Stargard Szczeciński – Łobez występuje przerwa w kolejowych połączeniach regionalnych należy stwierdzić, że istnieje możliwość dojazdu ze Stargardu do Łobza pociągiem TLK odjeżdżającym ze Stargardu Szczecińskiego o godzinie 14:33. Pociągi pociągów pociągów pociągów (TLK) zatrzymują się również w mniejszych miejscowościach, także w nie będących siedzibami powiatów - na linii nr 202 zatrzymują się one m.in. w Chociwlu, Runowie Pomorskim, Łobzie, Świdwinie, Białogardzie, Sławnie.

Reasumując należy podnieść, iż skarga została złożona w związku z pismem WIIT.II.8061.01-5-2013-BJ z dnia 14 stycznia 2013 r., które stanowiło wyczerpującą odpowiedź na wystąpienie Skarżącego z dnia 31.12.2012r. Skarżący po raz kolejny składa skargę na działania Marszałka Województwa Zachodniopomorskiego w zakresie niewłaściwej jego zdaniem, organizacji kolejowych regionalnych przewozów pasażerskich. Skarżący nie wnosi jednak do sprawy żadnych nowych faktów, a jedynie powtarza wcześniej stawiane zarzuty (także w odniesieniu do przewozów międzywojewódzkich, za które odpowiada minister właściwy ds. transportu), na które uzyskał już odpowiedź. Podkreślić należy, że przedstawione wywody prowadzone są w oderwaniu od regulacji

Ustaw: o publicznym transporcie zbiorowym, o samorządzie województwa, o finansach publicznych oraz o dyscyplinie finansów publicznych. W szczególności Skarżący pomija szczegółowe regulacje określające kompetencje organizatorów publicznego transportu zbiorowego poszczególnych szczebli samorządowych.

Biorąc pod uwagę powyższe skargę Skarżącego z dnia 29.07.2014r. na Marszałka Województwa Zachodniopomorskiego, na podstawie art. 229 pkt 5 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2013 r. poz. 267 ze zm.), należy uznać za bezzasadną.

  
Paweł Mucha  
Przewodniczący Komisji Rewizyjnej  
Sejmiku Województwa Zachodniopomorskiego

**Pouczenie:**

Zgodnie z treścią art. 239 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2013, poz. 267 ze zm.) w przypadku gdy skarga, w wyniku jej rozpatrzenia, została uznana za bezzasadną i jej bezzasadność wykazano w odpowiedzi na skargę, a skarżący ponowił skargę bez wskazania nowych okoliczności - organ właściwy do jej rozpatrzenia może podtrzymać swoje poprzednie stanowisko z odpowiednią adnotacją w aktach sprawy – bez powiadamiania skarżącego.