

Uzasadnienie

Pismem z dnia 24.10.2014 r. Skarżący wniósł skargę na Marszałka Województwa Zachodniopomorskiego, w której zarzuca brak działań na rzecz ratowania spółki Przewozy Regionalne oraz niewłaściwą organizację kolejowych przewozów pasażerskich w Województwie Zachodniopomorskim.

Komisja Rewizyjna zajmowała się skargą na posiedzeniach w dniu 13.01.2015 r. oraz w dniu 26.01.2015 r. Po analizie dokumentacji zebranej w sprawie oraz wyjaśnieniach Dyrektora Wydziału Infrastruktury i Transportu Urzędu Marszałkowskiego Województwa Zachodniopomorskiego Komisja Rewizyjna ustaliła co następuje:

Należy podnieść, iż skarżący nie precyzuje jakie działania lub zaniechania Marszałka miałyby świadczyć o bierności władz województwa w kwestii sytuacji ekonomiczno-organizacyjnej oraz funkcjonowania spółki Przewozy Regionalne, a jedynie stwierdza ogólnikowo, że Marszałkowi nie zależy na sprawnym funkcjonowaniu transportu kolejowego w województwie.

W podejmowanych działaniach Zarząd Województwa Zachodniopomorskiego kieruje się przede wszystkim interesem mieszkańców województwa, zabiegając o jak najpełniejsze zaspokojenie ich potrzeb w zakresie przewozów kolejowych. Głównym priorytetem jest utrzymanie siatki połączeń regionalnych, po to, żeby zapewnić mieszkańcom trwale i bezpieczne połączenia, a z drugiej strony – aby nie powodować perturbacji w Zachodniopomorskim Oddziale Przewozów Regionalnych. Województwo zwiększa także możliwości rozwojowe regionalnego kolejowego transportu pasażerskiego przez systematyczne zakupy nowego taboru kolejowego oraz modernizacje pojazdów już użytkowanych. Województwo Zachodniopomorskie ma jeden z najwyższych wskaźników wykonania pracy eksploatacyjnej, w związku z czym należy do grupy największych płatników na rzecz spółki Przewozy Regionalne.

Skarżący podnosi zarzut, iż pomiędzy poszczególnymi pociągami osobowymi na odcinku Łobez – Stargard Szczeciński – Łobez występują ponad 8 godzinne przerwy, podczas gdy w rzeczywistości tak długie przerwy mają miejsce jedynie w godzinach nocnych: od 20:21 do 4:24 (8 godzin i 3 minuty) w kierunku Szczecina oraz od 22:07 do 5:55 (7 godzin i 48 minut) w kierunku Koszalina i wynikają one z braku pasażerów.

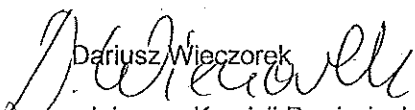
Zadaniem Województwa jest zaspokojenie rzeczywistych potrzeb przewozowych mieszkańców, a nie uruchomienie jak największej ilości pociągów dofinansowywanych z budżetu Województwa. Skarżący nie przedstawia żadnych faktów na potwierdzenie występowania potrzeb przewozowych, uzasadniających uruchomienie dodatkowych pociągów.

Sytuacją powszechnie występującą w transporcie publicznym na całym świecie jest konieczność jego dotowania. Województwo Zachodniopomorskie nie jest pod tym względem wyjątkiem, żaden z pociągów objętych służbą publiczną nie jest rentowny. Przeciętne dofinansowanie do 1 pociągokilometra pracy eksploatacyjnej w województwie zachodniopomorskim w okresie obowiązywania rozkładu jazdy 2013/2014 przekroczyło poziom 15,00 zł. W sytuacji ograniczonych środków na cele publiczne dofinansowywanie pociągów o śladowej frekwencji podróźnych należy uznać więc za działanie nieracjonalne.

W godzinach od około 7:10 do około 14:30 faktycznie z Łobza w kierunku Szczecina nie kursuje żaden pociąg regionalny, w omawianych godzinach nie ma także żadnego autobusu- co potwierdza niskie zapotrzebowanie na usługi przewozowe w tych godzinach, natomiast do dyspozycji mieszkańców Świdwina, Łobza i innych okolicznych miejscowości podobnej wielkości w dalszym ciągu pozostają pociągi TLK zapewniające codzienną komunikację ze stolicą województwa. O godzinie 9:40 z Łobza odjeżdża pociąg TLK „Pogoria” relacji Bielsko Biala – Szczecin przez Stargard Szczeciński, a o godzinie 13:01 pociąg TLK „Żuławy” relacji Olsztyn – Szczecin Gł. Pociągi te stanowią istotne uzupełnienie podstawowej oferty połączeń regionalnych. Skarżący nie przyjmuje jednak do wiadomości argumentu, że pociągi pospieszne (TLK), które organizuje i dofinansowuje minister właściwy ds. transportu, objęte są służbą publiczną i stanowią ważny element systemu transportu publicznego.

Podnieść również należy, iż ww. problematyka była już przedmiotem uchwał Sejmiku tj. uchwały Nr XXXVIII/530/14 Sejmiku Województwa Zachodniopomorskiego z dnia 30 września 2014 r. sprawie skargi Pana [imię] z dnia 29 lipca 2014 r. na Marszałka Województwa Zachodniopomorskiego oraz uchwały Nr XXXVIII/529/14 Sejmiku Województwa Zachodniopomorskiego z dnia 30 września 2014 r. sprawie skargi Pana [imię] z dnia 24 lipca 2014 r. na Marszałka Województwa Zachodniopomorskiego.

Biorąc pod uwagę powyższe oraz fakt, iż Skarżący nie wnosi do sprawy żadnych nowych okoliczności, a jedynie powtarza wcześniej stawiane zarzuty, na które uzyskał już odpowiedzi, jego skargę na działania 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.), należy uznać za bezzasadną


Dariusz Wieczorek
Wiceprzewodniczący 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.