

## Szczecińska Kolej Metropolitalna jeszcze nie ruszyła, a już się sypie. Samorządy nie chcą dopłacać do dodatkowych pociągów

29.12.2023, Andrzej Kraśnicki jr

**Fatalne wiadomości w sprawie Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej. Dwa z trzech samorządów nie chcą płacić za dodatkowe pociągi. Marszałek województwa nie kryje rozczarowania i zdziwienia.**

2 stycznia 2024 roku mieszkańcy aglomeracji mieli odczuć pierwsze efekty budowy Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej. To możliwe, bo na trasach z Goleniowa, Stargardu i Gryfina są już zmodernizowane perony, powstał też nowy przystanek Goleniów Park Przemysłowy.

### SKM. Miały być dodatkowe pociągi

Informacje o dodatkowych pociągach publikowane były na początku grudnia. Było to związane z wprowadzeniem kilka dni później nowego rozkładu jazdy. Pojawiły się wówczas zapowiedzi kolejnych nowości w rozkładzie od 2 stycznia 2024 roku. Miały być pierwszym zwiastunem uruchamiania Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej. Zapowiadanych było osiem nowych połączeń między Goleniowem a Szczecinem, siedem między Szczecinem a Stargardem oraz dziewięć między Szczecinem a Gryfinem.

Teraz okazuje się, że większość tych planów nie zostanie zrealizowana. Więcej pociągów będzie tylko między Goleniowem a Szczecinem.

### SKM. Ile trzeba dopłacić do pociągów

O problemach poinformował w czwartek Urząd Marszałkowski, który jest organizatorem regionalnych połączeń kolejowych w zachodniopomorskim.

Urząd dopłaca spółce Polregio do deficytowych połączeń. W skali roku to 157 mln zł. Do tego dochodzą koszty utrzymania taboru, którego właścicielem jest zachodniopomorski samorząd (udostępnia go kolejarzom z Polregio).

Z wyliczeń Urzędu Marszałkowskiego wynika, że ze wspomnianej puli 157 mln zł, 35 mln zł pochłaniają dopłaty do połączeń z Goleniowa, Stargardu i Gryfina do Szczecina.

Plan zakładał, że do dodatkowych połączeń kolejowych dorzucą się teraz te trzy pierwsze samorządy. Tak zresztą wynika z wcześniejszych porozumień między samorządami tworzącymi Stowarzyszenie Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego.

W czwartek przypomniał o tym Urząd Marszałkowski, wyjaśniając, że: "Marszałek Województwa Olgierd Geblewicz 30 października 2023 roku wystąpił do partnerów o wyrażenie jednoznacznej deklaracji o zapewnieniu finansowania, w wysokości wynikającej z udziału finansowego określonego w Umowie Partnerstwa, dla dodatkowych pociągów planowanych od 2 stycznia 2024 r. (...) Inicjatywa, wielokrotnie omawiana na forum Stowarzyszenia Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego, miała być pierwszym możliwym do wdrożenia etapem Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej, do której finansowego wspierania zobowiązali się już w 2017 r. partnerzy".

## SKM. Dopłaca tylko Goleniów

Tyle że na dofinansowanie dodatkowych pociągów zgodził się tylko burmistrz Goleniowa Robert Krupowicz.

"Z tego względu 2 stycznia 2024 r. uruchomiona zostanie pełna planowana oferta przewozów pomiędzy Szczecinem a Goleniowem. Finansowy udział Gminy Goleniów kształtuje się na poziomie ok. 1,97 mln zł" - poinformował Urząd Marszałkowski.

Cieszę się, że Burmistrz Goleniowa zachował się zgodnie z zawartym porozumieniem - mówi marszałek Olgierd Geblewicz, cytowany w przesłanym mediom komunikacie. - Mam nadzieję, że kolejne miasta podejmą podobne decyzje i przy kolejnym rozkładzie jazdy zostaną uwzględnione. Niezrozumiałym jest dla mnie natomiast, że część gmin nie wywiązała się z ustaleń określonych w studium. Na tym tle cieszy postawa

Gminy Goleniów i mieszkańcy tej właśnie gminy już przy najbliższej korekcie rozkładu będą mogli korzystać z dodatkowych połączeń.

## SKM. Gryfino wyjaśnia dlaczego nie zgadza się na wysokość dopłaty

W tej sytuacji są pieniądze tylko na część dodatkowych pociągów dla Stargardu. To trzy pary składów do i ze Stargardu.

Dlaczego Gryfino i Stargard odmówiły podpisania umowy i dofinansowania dodatkowych pociągów? Na razie znamy stanowisko Gryfina. Tomasz Miler, zastępca burmistrza tego miasta, był w czwartek gościem audycji "Czas reakcji" w Radiu Szczecin. Tomasz Miler wyliczał, że jeszcze w 2021 roku miasto dorzucało do połączeń Szczecin-Gryfino 360 tys. zł. Teraz zaś marszałek oczekiwał dopłaty, z uwzględnieniem dziewięciu dodatkowych połączeń, aż 1,97 mln zł. Zastępca burmistrza podał nawet dość wymowne porównanie. W 2021 roku dopłata do jednej pary pociągów wynosiła 60 tys. zł, teraz zaś miała by wynieść 220 tys. zł. I tu ciekawe porównanie: z komunikatu Urzędu Marszałkowskiego wynika, że "w porównaniu z 2020 r. nakłady samorządu województwa na przewozy regionalne wzrosły o prawie 60 proc."). Gryfiński samorząd w tej sytuacji nie rozumie tak znaczącego wzrostu dopłat, jakie miałyby ponieść.

Gryfino jest gotowe do rozmów na temat finansów, ale oczekuje innego sposobu wyliczania dopłaty. Tomasz Miler tłumaczył, że obecny system uogólnia dopłatę, biorąc pod uwagę wszystkie połączenia w województwie. Tymczasem to między Gryfinem a Szczecinem przynosi zdecydowanie mniejsze straty niż np. połączenie między Stargardem a Wałczem. To wynika wprost z popularności połączeń. Gryfino jest więc gotowe wypełniać finansową lukę w kosztach transportu kolejowego, ale tylko tę lukę, która jest na trasie Szczecin-Gryfino.

## SKM. A co z Policami i Szczecinem?

Do rozmów między samorządami z pewnością dojdzie, ale nawet jeśli dojdzie do jakiegoś porozumienia, to zmiany w rozkładzie jazdy są możliwe tylko w terminach narzuconych przez spółkę PKP Polskie Linie Kolejowe. Ona zarządza bowiem siecią kolejową. Najbliższy możliwy termin wprowadzenia zmian w kolejowym rozkładzie to 10 marca 2024.

Na razie problem dopłat nie dotyczy Szczecina i Polic. Linia kolejowa między tymi miastami zostanie uruchomiona dopiero w 2025 roku. Ułatwi ona podróżowanie nie tylko pomiędzy tymi miastami. Większość pociągów regionalnych dojeżdżać będzie aż na stację Szczecin Niebuszewo. Będą

wśród nich także te jadące np. nad Bałtyk. Największe wyzwanie jest jednak przed Policami, które będą musiały albo znacząco zwiększyć wydatki na komunikację, albo np. zrezygnować z części kursów linii autobusowej 107 (Szczecin-Police), przekierowując finanse na kolej.