



MINISTER TRANSPORTU

Nr TK1 – 0701 – 2a/07

na pismo BPS/DSK-043-202/07
z dnia 27 marca 2007 r.

Warszawa, dnia 25 kwietnia 2007 r.

REKORD
Prac Senackich
dn. 27.04.07

..... podpis.....

Pan Bogdan Borusewicz
Marszałek Senatu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na oświadczenie senatora Władysława Ortyła złożone podczas 29. posiedzenia Senatu RP w dniu 15 marca 2006 r. skierowane do Pana Jerzego Polaczka Ministra Transportu w sprawie zakwalifikowania linii kolejowej Dębica – Stalowa Wola Rozwądów do linii państwowego znaczenia, w uzupełnieniu odpowiedzi z dnia 30 stycznia 2007 r. udzielonej na oświadczenie złożone w tej samej sprawie na 24. posiedzeniu Senatu RP w dniu 21 grudnia 2006 r., przedstawiam następujące stanowisko.

Faktem jest, że przepisy art. 6 ust. 2 ustawy z dnia 28 marca 2007 r. o transporcie kolejowym upoważniają Radę Ministrów do określenia w drodze rozporządzenia wykazu linii kolejowych o znaczeniu państwowym zawierają tylko ogólne wytyczne, jakimi względami należy kierować się przy ustalaniu tego wykazu. Szczegółowych definicji kryteriów zgodnie z którymi należy kwalifikować linie kolejowe do linii państwowego znaczenia nie zawierają także inne akty prawne, np. przepisy wykonawcze do ww. ustawy. Jednakże w sytuacji, gdy ustawodawca nie sprecyzował wymagań jakie muszą spełniać linie kolejowe istotne dla Państwa ze względów gospodarczych, społecznych czy ekologicznych, konieczne stało się określenie takich wymagań.

Polska infrastruktura kolejowa to ok. 23 000 km linii kolejowych wraz z budynkami, budowlami i urządzeniami niezbędnymi do prowadzenia ruchu kolejowego i zapewnienia jego bezpieczeństwa. Aktualnie w eksploatacji jest ok. 19 000 km linii kolejowych, tworzących rozległą sieć. Każda linia kolejowa ma istotne znaczenie gospodarcze i społeczne, a także ekologiczne dla regionu, przez który przebiega. Niemniej jednak oczywiste jest, że nie jest możliwe nadanie państwowego znaczenia wszystkim liniom kolejowym, gdyż byłoby to nałożeniem na budżet państwa obowiązku finansowania inwestycji na wszystkich liniach kolejowych, a zatem praktycznie niewykonalnych i nieuzasadnionych zobowiązań finansowych. W tym miejscu należy ponownie przypomnieć, że państwowe znaczenie linii

kolejowych lub odcinków tych linii jest szczególnie istotne, gdyż zgodnie z art. 38 ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym z budżetu państwa są finansowane:

- inwestycje wynikające z umów i porozumień międzynarodowych,
- inwestycje, remonty, eksploatacja i utrzymanie linii kolejowych o znaczeniu wyłącznie obronnym,
- koszty przygotowania i realizacji inwestycji obejmujących linie kolejowe o znaczeniu państwowym,

a wysokość środków na te cele określa corocznie ustaw budżetowa.

W związku z powyższym w toku prac nad projektem wykazu linii kolejowych o znaczeniu państwowym konieczne było zdefiniowanie kryteriów szczegółowo omówionych w poprzedniej odpowiedzi, które posłużyły do przeprowadzenia obiektywnej analizy sieci kolejowej i ustalenia przedmiotowego wykazu.

Państwowy status linii kolejowej nie spowoduje automatycznie rozpoczęcia modernizacji takiej linii z dotacji z budżetu państwa. Z uwagi na wieloletnie niedoinwestowanie infrastruktury kolejowej, mimo iż od 2006 roku przeznaczane są znacznie wyższe środki publiczne na utrzymanie, remonty i modernizację tej infrastruktury, nie jest możliwa w krótkim czasie radykalna poprawa jej stanu technicznego.

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. – spółka zarządzająca infrastrukturą kolejową dysponuje ograniczonymi środkami własnymi pochodzącymi z opłat za udostępnianie linii kolejowych, które nie pozwalają na zaspokojenie wszystkich potrzeb w tym zakresie. Środki publiczne natomiast tj. dotacje budżetowe oraz fundusze UE przeznaczane są w pierwszej kolejności na kontynuację już rozpoczętych modernizacji linii kolejowych położonych w korytarzach transportowych i zapewnienie wkładu krajowego dla tego rodzaju projektów. W takiej sytuacji oczywiste jest zatem, że dotacje budżetowe muszą być wykorzystywane w najbardziej efektywny sposób i w związku z tym jako państwowe, tzn. finansowane z budżetu państwa mogą być tylko linie kolejowe m.in. najbardziej obciążone przewozami pasażerskimi i towarowymi. Linii kolejowej Dębica – Stalowa Wola Rozwadów nie można zaliczyć do tego rodzaju linii, gdyż np. na linii tej kursuje w dobie 6 pasażerskich pociągów regionalnych przewożących w dobie średnio ok. 120 pasażerów i 2 pociągi międzywojewódzkie przewożące średnio w dobie ok. 160 pasażerów oraz od 3 do 5 pociągów towarowych. Linia ta nie należy także do sieci kolejowych międzynarodowych korytarzy transportowych, nie jest objęta umowami międzynarodowymi, a także nie przebiega przez parki narodowe.

W związku z tym, iż nie ma uzasadnienia aby linię kolejową, o której mowa zaliczyć do linii państwowego znaczenia z przykrością informuję, że podtrzymuję uprzednio przedstawione stanowisko.

W uzupełnieniu wyjaśniam, że projekt rozporządzenia Rady Ministrów w sprawie wykazu linii kolejowych o państwowym znaczeniu został pozytywnie zaopiniowany przez Komisję Wspólną Rządu i Samorządu Terytorialnego. Projekt ten był przesłany w ramach konsultacji społecznych do zaopiniowania do Izby Gospodarczej Transportu Lądowego oraz do przewoźników kolejowych i zarządcy infrastruktury. Podmioty te nie wniosły o ujęcie w wykazie linii kolejowej Dębica – Stalowa Wola Rozwadów.

Podzielając stanowisko przedstawione w oświadczeniu Pana Senatora, iż zapewnienie spójności komunikacyjnej regionu podkarpackiego jest niezmiernie istotne dla jego sprawnego funkcjonowania i rozwoju chciałbym przypomnieć, iż w roku 2006 z budżetu państwa

przeznaczono dotację w wysokości 10 mln zł na rewitalizację linii kolejowej Rzeszów – Kolbuszowa, co umożliwiło przywrócenie zawieszonoego przed kilkoma laty na tej linii pasażerskiego ruchu regionalnego. Ponadto w bieżącym roku z budżetu państwa przeznaczona będzie dotacja w wysokości 50 mln zł na kontynuację tej inwestycji na odcinku Kolbuszowa - Sandomierz oraz na przygotowanie do modernizacji w następnych latach linii kolejowej Stalowa Sandomierz – Skarżysko Kamienna. Inwestycja ta łącznie z planowaną w latach 2007 – 2013 modernizacją linii Warszawa – Radom – Kielce ma na celu zdecydowaną poprawę połączenia województwa podkarpackiego z centrum Polski, a przede wszystkim z Warszawą. Nie można zatem twierdzić, iż województwo podkarpackie jest skazywane na „peryferyzację”, ale nie należy także oczekiwać, iż krótkim czasie zostaną usunięte wszystkie wieloletnie zaniedbania.

W ocenie Ministra Transportu najważniejszą rolę ma do odegrania w tym zakresie przede wszystkim samorząd województwa podkarpackiego, który znając najpilniejsze potrzeby regionu jest najbardziej kompetentny w ustaleniu priorytetowych zadań i jeśli uzna za niezbędne i konieczne, może np. podejmować przy współpracy z PKP PLK S.A. działania inwestycyjne w infrastrukturze kolejowej w ramach regionalnego programu operacyjnego, przeznaczając fundusze UE na ten cel.

Z upoważnienia
MINISTRA TRANSPORTU

Andrzej Chaberek
Podsekretarz Stanu