



MINISTER INFRASTRUKTURY

TK1 - 0701 - 4/08

na pismo BPS/DSK-043-317/08
z dnia 9 kwietnia 2008 r.

GABINET MARSZAŁKA SENATU

wpłynęło dn. 16.05.08.

nr. 2897 podpis. Borusewicz

Warszawa, dnia 12 maja 2008 r.

18.05.08
3578
Mierwa

Pan Bogdan Borusewicz
Marszałek Senatu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na oświadczenie senatora Władysława Ortyła złożone podczas 8. posiedzenia Senatu RP w dniu 2 kwietnia 2008 r. skierowane do Pana Cezarego Grabarczyka Ministra Infrastruktury w sprawie zakwalifikowania linii kolejowej Dębica - Stalowa Wola Rozwadów do linii państwowego znaczenia, przedstawiam następujące stanowisko.

Aktualnie obowiązujący wykaz linii kolejowych państwowego znaczenia został ustalony rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 20 marca 2007 r. w sprawie wykazu linii kolejowych o znaczeniu państwowym (Dz. U. Nr 61, poz. 412).

Państwowe znaczenie linii kolejowych lub odcinków tych linii jest szczególnie istotne, gdyż zgodnie z art. 38 ust. 1 pkt 2 i 3 ustawy z budżetu państwa są finansowane:

- o inwestycje, remonty, eksploatacja i utrzymanie linii kolejowych o znaczeniu wyłącznie obronnym,
- o koszty przygotowania i realizacji inwestycji obejmujących linie kolejowe o znaczeniu państwowym.

Wysokość dotacji określonych na ten cel określa corocznie ustawa budżetowa.

Należy szczególnie podkreślić, że brak linii kolejowej w wykazie linii o znaczeniu państwowym oznacza jedynie, że zgodnie z ustawą o transporcie kolejowym, inwestycje na tych liniach nie będą finansowane z budżetu państwa, lecz ze środków własnych zarządu kolei oraz że w przypadku likwidacji linii znaczenia państwowego decyzję wydaje Rada Ministrów, natomiast w odniesieniu do linii pozostałych - likwidacja wymaga zgody ministra właściwego ds. transportu.

Do linii państwowego znaczenia ustalonych ww. rozporządzeniem Rady Ministrów zakwalifikowano linie spełniające jedno z następujących kryteriów.

1. Kryterium gospodarcze spełniają linie kolejowe:

- o ujęte w umowach międzynarodowych AGC (Umowa europejska o głównych międzynarodowych liniach kolejowych), AGTC (Umowa europejska o

- ważniejszych liniach transportu kombinowanego i obiektach towarzyszących), w stosunku do których rząd polski zobowiązał się dostosować ich standardy techniczne do norm międzynarodowych, a także linie kolejowe o istotnym znaczeniu ze względu na podpisane porozumienia międzynarodowe w układach dwustronnych i wynikających z tworzonej Europejskiej Sieci Transportowej (TEN), łącznice, które są częścią składową AGC i AGTC;
- o charakterze międzyregionalnym, na których występują znaczne potoki ładunków (przy czym minimalny łączny potok towarów w obydwu kierunkach, w głównej części linii oraz na obszarze przynajmniej dwóch regionów wynosi 10 mln ton/rok), które zapewniają sprawne funkcjonowanie strategicznych sektorów gospodarki, niezbędne dla osiągnięcia korzyści makroekonomicznych oraz zapewniają niezawodność systemu transportowego kraju;
 - łączące miasta wojewódzkie;
 - prowadzące do czynnych przejść granicznych o znacznym obciążeniu przewozami;
 - umożliwiające organizację przewozów ładunków niebezpiecznych z pominięciem dużych aglomeracji, dotyczy to głównie ładunków przewożonych tranzytem przez Polskę;
 - łącznice, tj. linie lub odcinki linii kolejowych, bez których układ sieci kolejowej byłby niespójny.

Przyjęto, że linie kolejowe objęte umowami AGC i AGTC i innymi umowami międzynarodowymi oraz linie, po których odbywa się transport ładunków niebezpiecznych z ominięciem dużych aglomeracji, mogą nie spełniać przyjętego kryterium minimalnego potoku ładunków.

2. Kryterium społeczne spełniają linie kolejowe, na których występują potoki pasażerów w przewozach przynajmniej na obszarze dwóch regionów, przy czym minimalny średniobowy potok pasażerów w obu kierunkach w relacjach międzyregionalnych wynosi powyżej 5 000 pasażerów.
3. Kryterium ekologiczne
W wykazie linii o państwowym znaczeniu, zgodnie z zapisem ustawowym, znalazły się również linie szczególnie istotne ze względów ekologicznych.
Pojęcie „względy ekologiczne” zdefiniowane zostało w stosunku do linii kolejowych lub odcinków w następujący sposób:
„Linie kolejowe istotne dla państwa ze względów ekologicznych, są to linie usytuowane na obszarze parku narodowego, jego otuliny lub na obszarze parku krajobrazowego. Ze względów ekologicznych zaliczamy do linii państwowych również te, które prowadzą do dużych uzdrowisk i centrów turystycznych, na których sezonowe potoki pasażerów spełniają kryterium społeczne oraz przebiegają przez uzdrowiska bądź centra turystyczne.”
Do układu linii kolejowych o państwowym znaczeniu, spełniających kryterium ekologiczne, należy również szereg odcinków ujętych umowami AGC i AGTC. Przebiegają one między innymi przez Wielkopolski Park Narodowy, Bolimowski Park Krajobrazowy, Popradzki Park Krajobrazowy.
4. Kryterium obronne spełniają linie kolejowe, mające istotne znaczenie dla obronności państwa. Ustalony wykaz obejmuje wszystkie linie o państwowym znaczeniu łącznie,

tj. linie spełniające ww. kryteria oraz linie zakwalifikowane jako państwowego znaczenia ze względów wyłącznie obronnych, zgodnie z potrzebami zgłoszonymi w tym zakresie przez Ministra Obrony Narodowej. Z uwagi na fakt, że ustawa o transporcie kolejowym zobowiązuje ministra właściwego do spraw transportu do wydania w porozumieniu z Ministrem Obrony Narodowej wykazu linii zaliczanych do państwowych tylko ze względów obronnych, w odrębnym trybie określonym ustawą został wydany taki wykaz, który nie podlega publikacji.

Linia kolejowa Dębica – Stalowa Wola – Rozwadów nie spełniała żadnego z tych kryteriów i w związku z tym nie została zakwalifikowana do linii państwowego znaczenia. Linia ta nie była ujęta także we wcześniej obowiązujących wykazach ustalonych rozporządzeniami Rady Ministrów z dnia 7 grudnia 2004 r. w sprawie wykazu linii kolejowych o znaczeniu państwowym (Dz. U. Nr 273, poz. 2704) i z dnia 8 lutego 2000 r. w sprawie wykazu linii kolejowych, które ze względów gospodarczych, społecznych, obronnych lub ekologicznych mają znaczenie państwowe (Dz. U. Nr 13, poz. 156).

Odnosząc się natomiast do podanego przykładu linii ujętej w wykazie linii o państwowym znaczeniu, tj. linii Lublin – Stalowa Wola – Rozwadów wyjaśniam, iż linia ta została ujęta w przedmiotowym wykazie na wniosek Ministra Obrony Narodowej.

Linia kolejowa łącząca Dębicę ze Stalową Wolą – Rozwadowem, składa się z dwóch linii kolejowych:

- linii nr 74 Sobów – Stalowa Wola Rozwadów
- linii nr 25 Łódź Kaliska – Dębica na odcinku Sobów – Dębica

W obrębie trasy Dębica – Stalowa Wola Rozwadów linia nr 74 posiada znaczenie państwowe na całej długości, natomiast linia nr 25 na odcinku Sobów – Ocice. Nie posiadającym znaczenia państwowego pozostaje odcinek linii nr 25 Ocice – Dębica. Odcinek linii kolejowej Ocice – Mielec – Dębica ma długość 66,263 km, jest fragmentem linii nr 25 Łódź Kaliska – Dębica kategorii pierwszorzędnej. Jest to odcinek jednotorowy, niezelektryfikowany i nie objęty międzynarodowymi umowami AGC i AGTC. Jego stan techniczny można uznać jako dostateczny. Według informacji zarządcy infrastruktury kolejowej PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. maksymalne obciążenie przewozami tego odcinka w rozkładzie jazdy 2007/8 (dzień obliczeniowy 03.01.2008 r.) występuje na szlaku Dębica Towarowa – Dębica i wynosi 24 pociągi na dobę, a na pozostałych szlakach odcinka od 6 – 13 pociągów. Wynika stąd jednoznacznie, że omawiany odcinek nie ma pierwszoplanowego znaczenia w pracy eksploatacyjnej i w dalszym ciągu nie spełnia kryteriów kwalifikujących go do linii znaczenia państwowego.

Wyjaśniam także, iż fakt umieszczenia lub nie danej linii w wykazie linii kolejowych o znaczeniu państwowym nie ma także żadnego wpływu na proces udostępniania jej przewoźnikom kolejowym.

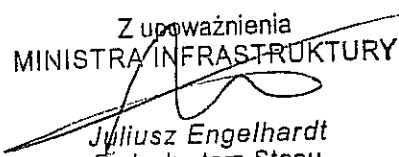
Treść oświadczenia Pana Senatora nasuwa jednakże przypuszczenie, że fakt nadania odcinkowi znaczenia państwowego łączony jest z automatycznym przydziałem środków publicznych na roboty modernizacyjno – utrzymaniowe. Jest to jednak niewłaściwa ocena. Wobec ograniczonych środków publicznych (budżet państwa, fundusze UE) przeznaczanych na infrastrukturę kolejową i niewystarczających środków własnych zarządcy tej infrastruktury w stosunku do istniejących potrzeb, nadanie linii znaczenia państwowego nie jest podstawowym kryterium decydującym o przeznaczeniu środków na remont czy modernizację danej linii kolejowej.

Dotacje budżetowe przeznaczane są przede wszystkim na wkład krajowy dla inwestycji realizowanych z funduszy UE oraz na kontynuację rozpoczętych już wieloletnich inwestycji na najbardziej obciążonych liniach kolejowych państwowego znaczenia położonych poza głównymi korytarzami transportowymi.

Łącznie długość linii kolejowych państwowego znaczenia ujętych w obowiązującym wykazie wynosi ok. 11, 5 tys. km. W związku z tym, nie ma takich możliwości finansowych, aby w pełnym zakresie i krótkim czasie przeprowadzać niezbędne naprawy i modernizację nawet na liniach kolejowych państwowego znaczenia ze środków publicznych.

W zaistniałej sytuacji natomiast ważną 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 zgodnie z art. 38 ust. 5 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94), podejmować przy współpracy z PKP PLK S.A. działania inwestycyjne w infrastrukturze kolejowej przeznaczając na ten cel własne środki, niezależnie od tego czy linia kolejowa jest czy nie jest linią państwowego znaczenia. Samorząd województwa może także w ramach regionalnego programu operacyjnego przeznaczyć fundusze UE na ten cel. Jednakże z posiadanych informacji jednoznacznie wynika, iż w ramach takiego programu dla Województwa Podkarpackiego nie zaplanowano inwestycji w infrastrukturze kolejowej.

Z poważaniem

Z upoważnienia
MINISTRA INFRASTRUKTURY

Juliusz Engelhardt
Podsekretarz Stanu

Do wiadomości:

1. Departament Spraw Parlamentarnych
w Kancelarii Prezesa Rady Ministrów
2. BM w /m