



MINISTER  
INFRASTRUKTURY I BUDOWNICTWA

GABINET MARSZAŁKA SENATU

wpłynęło dn. 3.02.16.  
nr 443 podpis *Pecunia*

Warszawa, 29 stycznia 2016 r.

DTK.VI.054.3.2016.MM.2

NKS.12385/16

SEKRETARIAT  
Biura Prac Senackich

Wpłynęło dn. 4.02.16. zał. ....  
nr 542 podpis *J*

Pan Stanisław Karczewski

Marszałek Senatu Rzeczypospolitej  
Polskiej

*Stanisław Pecunia*

w odpowiedzi na oświadczenie złożone przez senatora Andrzeja Pająka podczas 5. posiedzenia Senatu RP w dniu 18 grudnia 2015 r. w sprawie *likwidacji weekendowych regionalnych połączeń kolejowych na odcinku Sucha Beskidzka – Żywiec*, przedstawiam poniższe informacje.

Zasady organizowania pasażerskich przewozów kolejowych określają przepisy *ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym* (Dz. U. z 2011 r., nr 5 poz. 13 z późn. zm.). Zgodnie z przepisami ww. *ustawy* do ministra właściwego do spraw transportu należy organizowanie kolejowych przewozów pasażerskich o zasięgu międzywojewódzkim. Przewozy takie, mające charakter dalekobieżny są realizowane przez PKP Intercity SA na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych zawartej z ministrem właściwym do spraw transportu.

Ustawa zakłada również, że zadanie organizowania przewozów pasażerskich na obszarze województwa należy do właściwego miejscowo samorządu województwa, który decyduje o wielkości wykonywanych przewozów, uwzględniając wielkość środków własnych jakie jest w stanie przeznaczyć na finansowanie tych usług. Mając na uwadze fakt, iż połączenia kolejowe na odcinku Sucha Beskidzka – Żywiec mają charakter regionalny, organizatorem publicznego transportu zbiorowego jest województwo właściwe ze względu na przebieg linii komunikacyjnej, tj. samorząd województwa małopolskiego. Należy zauważyć, że *ustawa o publicznym transporcie zbiorowym* nie zawiera przepisów, które mogłyby stanowić dla ministra właściwego ds. transportu podstawę do ingerowania w decyzje samorządu województwa dotyczące zarówno organizacji regionalnego rynku przewozów pasażerskich transportem kolejowym, jak i oferty przewozowej określonej w rozkładzie jazdy pociągów. Samorząd województwa uwzględniając stan techniczny i przepustowość linii kolejowych ustala sieć linii komunikacyjnych, a biorąc pod uwagę wielkość zapotrzebowania na finansowanie tych usług, samodzielnie i suwerennie decyduje o wielkości przewozów wykonywanych na obszarze województwa rocznie, tygodniowo i w ciągu doby.

Z wyjaśnień Urzędu Marszałkowskiego Województwa Małopolskiego dotyczących przywrócenia regionalnych połączeń kolejowych na odcinku Sucha Beskidzka – Żywiec wynika, że Spółka Przewozy Regionalne w 2015 roku podjęła decyzję o uruchomieniu na zasadach komercyjnych 4 pociągów na tej trasie. Mimo atrakcyjnej oferty taryfowej zaproponowanej przez przewoźnika oraz odnotowanego stopniowego wzrostu zainteresowania w tym zakresie, połączenie to cechuje niska frekwencja podróżnych (około 20 osób w pociągu), co wiąże się z koniecznością zapewnienia zdecydowanie większych nakładów na dofinansowanie celem utrzymania tego połączenia.

Samorząd województwa małopolskiego uzależnia możliwość wznowienia omawianego połączenia o charakterze użyteczności publicznej, współfinansowanego przez samorząd województwa małopolskiego, od poprawy stanu technicznego omawianego odcinka, co pozwoliłoby na skrócenie czasu przejazdu i tym samym na uatrakcyjnienie połączenia.

Informuję, że w przyjętym przez Radę Ministrów we wrześniu 2015 roku *Krajowym Programie Kolejowym do 2023 roku* w ramach listy projektów rezerwowych ujęto zadanie pn. *Rewitalizacja linii kolejowej nr 97 Sucha Beskidzka – Żywiec*, przewidziane do realizacji w ramach *Regionalnego Programu Operacyjnego dla Województwa Małopolskiego na lata 2014-2020*. Zarządzanie omawianym *Regionalnym Programem Operacyjnym* jest zadaniem Zarządu Województwa, który uwzględniając posiadane środki finansowe podejmuje decyzje o włączeniu poszczególnych inwestycji do *Regionalnego*

*Programu Operacyjnego*, a także o sposobie i terminie ich realizacji w ramach *Regionalnego Programu Operacyjnego*.

Ponadto wyjaśniam, że czasowe zawieszenie przewozów wykonywanych na odcinku *Sucha Beskidzka – Żywiec* nie jest podyktowane zamiarem fizycznej likwidacji linii nr 97, lecz kwestiami wysokich kosztów utrzymania tych połączeń. Natomiast brak ruchu kolejowego pasażerskiego czy towarowego na danej linii nie przesądza o natychmiastowym podjęciu działań zmierzających do jej likwidacji, ponieważ ruch kolejowy może być przywrócony nawet po wielu latach przerwy. Zgodnie *ustawą* z dnia 28 marca 2003 r. *o transporcie kolejowym* (Dz. U. z 2013 r., poz. 1594 z późn. zm.) likwidacji linii kolejowych lub odcinka linii kolejowej dokonuje zarządca infrastruktury kolejowej po spełnieniu warunków ściśle określonych w ww. *ustawie*. W myśl tej *ustawy* tylko w przypadku, gdy wpływy za udostępnianie infrastruktury kolejowej nie pokrywają kosztów jej udostępniania, oraz po powiadomieniu właściwych organów jednostek samorządu terytorialnego i potencjalnie zainteresowanych przewoźników o zamiarze likwidacji danej linii lub odcinka linii kolejowej zarządca może wystąpić z wnioskiem do ministra właściwego do spraw transportu o wyrażenie zgody na likwidację. Podkreślam, że decyzje podejmowane w postępowaniach likwidacyjnych są traktowane ze szczególną starannością i każda sprawa jest rozpatrywana indywidualnie. Każdorazowo brana jest pod uwagę możliwość przywrócenia ruchu oraz znaczenie danej linii dla regionu, kraju.

Jednocześnie informuję, że obecnie resort infrastruktury i budownictwa prowadzi z zarządcą infrastruktury kolejowej – PKP PLK SA – prace związane z wdrożeniem *Programu wieloletniego na zarządzanie infrastrukturą kolejową*. Celem prowadzonych prac jest ustalenie optymalnej sieci kolejowej na terenie RP, m.in. poprzez dalsze utrzymywanie dotychczasowego poziomu infrastruktury kolejowej.

Uprzejmie proszę o przyjęcie powyższych wyjaśnień.

*Z upoważnieniem*

Z upoważnienia  
MINISTRA  
INFRASTRUKTURY I BUDOWNICTWA

*Piotr Stomma*  
Podsekretarz Stanu