



MINISTER  
INFRASTRUKTURY I ROZWOJU

GABINET MARSZAŁKA SENATU

wytypowano dn. 06.03.2014 r.

nr. 908, podpis... KPięc

*J. Ciidman*  
SEKRETARIAT  
Biura Prac Senackich  
wytypowano dn. 7.03.14  
nr. 1399, podpis... *[Signature]*

Warszawa, 5 marca 2014 r.

DTK-1jb-0701-14(3)/14

NK: 60275/14

Pan  
Bogdan Borusewicz

Marszałek Senatu  
Rzeczypospolitej Polskiej

*Szanowny Panie Marszałku*

w odpowiedzi na oświadczenie senatora Jarosława Obremskiego w sprawie przywrócenia transportu kolejowego w relacji Mikułowa – Bogatynia (nr BPS/043-48-2068/14 z dnia 4 lutego br.), przekazuję poniższe informacje.

Połączenie na odcinku Mikułowa – Bogatynia obejmuje linie kolejowe:

- nr 290 Mikułowa – Granica Państwa (Krzewina Zgorzelecka);
- nr 785 Granica Państwa (Trzciniec Zgorzelecki) – Granica Państwa (Krzewina Zgorzelecka);
- nr 786 Granica Państwa (Trzciniec Zgorzelecki) – Bogatynia.

Jednocześnie informuję, że linia nr 785 położona jest na terytorium Niemiec, zaś linia nr 786 wyłączona jest częściowo z ruchu. Wyłączenie to obejmuje również przystanek osobowy Bogatynia, który nieczynny jest od kwietnia 2004 r.

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. realizuje zadania inwestycyjne zawarte w *Wieloletnim Programie Inwestycji Kolejowych do roku 2013 z perspektywą do roku 2015*, który nie przewiduje prac modernizacyjnych na przedmiotowych liniach kolejowych. Spółka działając przy pełnym portfelu inwestycyjnym i w warunkach ograniczonych możliwości finansowych nie jest w stanie realizować dodatkowych zadań. Dodatkowo informuję, że wstępna lista projektów przewidywanych do realizacji w perspektywie finansowej 2014-2020 nie obejmuje prac na przedmiotowych liniach.

Ponadto, wstępnie oszacowany koszt wykonania niezbędnych robót w celu przywrócenia ruchu pociągów pasażerskich z prędkością maksymalną 80 km/h, tylko na linii nr 290 (roboty w branży drogowej) wynosi ok. 70 mln zł. Nadmieniam, że wartość ta nie obejmuje robót naprawczych infrastruktury dla obsługi ruchu pasażerskiego (perony, wiaty itp.) oraz urządzeń sterowania ruchem kolejowym.

Jednocześnie, wskazuję że z przepisów *ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym* (Dz. U z 2011 r. Nr 5 poz. 13 z późn. zm.) wynika, iż proponowane w oświadczeniu przewozy na trasie Wrocław – Bogatynia są przewozami wojewódzkimi, których ustawowym organizatorem jest Samorząd Województwa Dolnośląskiego. Z punktu widzenia przepisów powyższej ustawy nie jest możliwe dofinansowanie przez ministra właściwego ds. transportu połączeń, których nie jest organizatorem.

Odcinek Zgorzelec – Bogatynia nie jest przewidziany do obsługi pociągami międzywojewódzkimi w *Rozporządzeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 9 października 2012 r. w sprawie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym*, tzw. Planie Transportowym. Trasa ta nie została również ujęta w zawartej na lata 2011-2021 między Ministrem Infrastruktury a PKP Intercity SA *Umowie ramowej o świadczenie usług publicznych w zakresie międzywojewódzkich kolejowych przewozów pasażerskich*.

Przeprowadzanie analiz i symulacji ekonomicznych ponownego uruchomienia przewozów w przedmiotowej relacji należy do ich organizatora. W przypadku zgłoszenia zapotrzebowania

na przewozy wykonywane pomiędzy Mikułową a Bogatynią nie można wykluczyć przywrócenia ruchu na wskazanej przez Pana Senatora relacji. Dokładne określenie koniecznego zakresu rzeczowego robót oraz ich kosztu wymagałoby pogłębionych analiz, stworzonych w porozumieniu z przewoźnikiem kolejowym, któremu organizator powierzyłby obsługę omawianego połączenia. Realizacja wnioskowanego zadania byłaby możliwa w przypadku finansowego zaangażowania się władz regionalnych. Jednocześnie PKP PLK S.A. ze swojej strony deklaruje chęć współpracy oraz wsparcie merytoryczne w postaci doradztwa technicznego.

Ponadto nadmieniam, że kwestia ubiegania się o środki unijne na projekty transgraniczne leży w kompetencji przede wszystkim władz samorządowych, które powinny wspólnie taki wniosek złożyć. Samorzady i euroregiony, jako reprezentanci wspólnych potrzeb publicznych mieszkańców danego regionu, są kluczowym partnerem w programach *Europejskiej Współpracy Terytorialnej*. Dlatego istotny jest aktywny udział władz regionalnych i organizacji lokalnych w inicjowaniu współpracy i kreowaniu partnerstw. Partnerzy regionalni i lokalni powinni aktywnie angażować się w kreowanie i generowanie wspólnych inicjatyw i projektów, co wpłynie pozytywnie na jakość planowanych przedsięwzięć i przyniesie wymierne długofalowe efekty. Zgodnie z dokumentem pn. *Programy współpracy terytorialnej z udziałem Polski w perspektywie 2014-2020*, kształt programów współpracy terytorialnej w latach 2014-2020 dotyczących współpracy transgranicznej na granicy polsko-niemieckiej powinien cechować się przeznaczaniem środków finansowych m.in. na rozwój przygranicznego ruchu turystycznego oraz poprawę transgranicznej komunikacji pomiędzy polskimi i niemieckimi regionami/krajami związkowymi. W związku z powyższym wydaje się zasadne rozważenie przez samorzady możliwości podjęcia, wspólnie ze stroną niemiecką, działań na rzecz inicjatywy opisywanej przez Pana Senatora.

z podziwieniem

MINISTER  
z up.   
Zbigniew Klepacki  
Podsekretarz Stanu