



MINISTER
TRANSPORTU BUDOWNICTWA
I GOSPODARKI MORSKIEJ
TK7mm-070/16/13
Nr BPS/043-27-1056/13

GABINET MARSZAŁKA SENATU

wpłynęło dn. 21.03.13
nr. 1252 podpis. *Borusewicz*

Warszawa 20 marca 2013 r.

A. R. Rajek
SECRETARIA
Biura Prac Senackich
Wpłynęło dn. 21.03.13
nr. 2232 podpis. *R. W.*

Pan

Bogdan Borusewicz

Marszałek Senatu

Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

Odpowiadając na pismo Nr BPS/043-27-1056/13 z dnia 26 lutego 2013 r. przekazujące oświadczenie złożone przez senatora Tadeusza Arłukowicza na 27 posiedzeniu Senatu w dniu 21 lutego 2013 r. w sprawie planowanego zamknięcia linii kolejowej nr 40 Suwałki – Sokółka wyjaśniam że powyższa linia nie jest planowana ani do likwidacji, ani też do czasowego wyłączenia. Linia kolejowa nr 40 jest odgałęzieniem korytarza transportowego E 75 w kierunku północnym przez Augustów do Suwałk, skąd trasa prowadzi dalej do przejścia granicznego między Polską a Litwą w Trakiszkach. Linia ta ma duże znaczenie zarówno dla przewozów pasażerskich jak i towarowych w ruchu krajowym i międzynarodowym. Na trasie tej kursuje pociąg międzynarodowy Warszawa – Szestokai finansowany przez Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej na mocy umowy z PKP Intercity S.A. Natomiast utrzymanie połączenia regionalnego Suwałki – Sokółka – Białystok w rozkładzie jazdy pociągów 2012/2013 i w kolejnych rocznych rozkładach jazdy zależy wyłącznie od samorządu województwa podlaskiego.

Jednocześnie uprzejmie informuję, że PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. nie zakłada wyłączenia w województwie podlaskim żadnej linii kolejowej, na której realizowane są przewozy pasażerskie. Nie ma więc zagrożenia likwidacji jakiegokolwiek połączenia kolejowego. Wyłączenie linii kolejowych nie oznacza jednak ich fizycznej likwidacji. W przypadku nowych okoliczności gospodarczych ruch pociągów może zostać przywrócony.

W wykazie linii przeznaczonych do wyłączenia znalazło się sześć odcinków linii kolejowych o łącznej długości blisko 110 km usytuowanych na obszarze województwa podlaskiego: Śniadowo – Łomża, Czerwony Bór – Łapy, Sokółka – Bufałowo, Bufałowo Wschód – Bufałowo, Białystok – Białystok Fabryczny, Białystok Fabryczny – Waliły.

W sprawach związanych z utrzymaniem linii nr 40, na podstawie informacji otrzymanych z PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. wyjaśniam, że 2012 r. wykonano prace utrzymaniowo-remontowe na łączną kwotę 3 735,6 tys. złotych. W ramach tych prac wykonano podbicie torów i rozjazdów, regulację położenia toru i rozjazdów, naprawę ostateczną pękniętych szyn, uzupełnienie tłucznia, wymianę szyn podkładów podrozjazdnic oraz płyt przejazdowych na przejazdach kolejowych, remont wiaduktu w km 34, 137 oraz opracowano dokumentację na remont wiaduktu w km 18,789. W 2013 w ramach prac utrzymaniowych planowane jest podbicie torów i rozjazdów, wymiana doborów podrozjazdnic oraz naprawa i wymiana szyn. Łączna kwota kosztów tych prac ma wynieść ok. 250 tys. złotych. Natomiast od roku 2015 możliwe będzie finansowanie prac utrzymaniowych ze środków tzw. „offsetu” tj. środków zaoszczędzonych w ramach projektu 7.1-45 „Polepszenie jakości usług przewozowych poprzez poprawę stanu technicznego linii kolejowej nr 18 Kutno – Płock na odcinku Toruń – Bydgoszcz” realizowanego w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko..

Jednocześnie uprzejmie informuję, że nie podzielam zawartego w oświadczeniu stwierdzenia o potrzebie wdrożenia działań mających na celu zapewnienie spójności komunikacyjnej regionu północno- wschodniej Polski z resztą kraju. Realizowana przez Rząd polityka rozwoju transportu kolejowego w Polsce ma na celu rozwój tej gałęzi transportu we wszystkich regionach kraju. Realizując taką politykę Rząd podejmuje różnorodne działania mające na celu rozwój kolejowych przewozów pasażerskich o zasięgu krajowym jak i przewozów wojewódzkich organizowanych przez samorządy województw.

W zakresie unowocześnienia taboru kolejowego zaprogramowano możliwość finansowania projektów taborowych ze środków Funduszu Spójności w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko oraz z funduszy strukturalnych w ramach Regionalnych Programów Operacyjnych zarządzanych przez samorządy województw. Ponadto samorządy otrzymują wsparcie finansowe z budżetu państwa i z Funduszu Kolejowego. Rada Ministrów określiła wysokość tego wsparcia na lata 2010 – 2015. Z Funduszu Kolejowego przeznaczono w 2009 r. kwotę 200 mln zł, a w latach 2010 – 2015 corocznie kwotę 100 mln zł. Środki te województwa otrzymują w równych częściach. W 2012 r. przeznaczono dodatkowo kwotę 150 mln zł na współfinansowanie przewozów pasażerskich wykonywanych na podstawie umów o świadczenie usług publicznych. Udział województw w podziale tych środków jest proporcjonalny do liczby udziałów objętych w spółce Przewozy Regionalne.

Z rezerwy celowej budżetu państwa zaplanowano w latach 2010 – 2015 kwotę 700 mln zł. na sfinansowanie modernizacji i zakupu taboru kolejowego. Środki te są dzielone pomiędzy samorządy województw w równych częściach.


Ponadto województwo podlaskie jest też beneficjentem środków pomocowych Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej, w którym zaprogramowano środki na poprawę infrastruktury transportowej i rozwój transportu kolejowego.

Jednakże mam świadomość, że w wielu regionach oferta przewozowa nie spełnia oczekiwań pasażerów. Funkcjonowanie rynku kolejowych przewozów pasażerskich powinno ulec poprawie po wdrożeniu planów zrównoważonego rozwoju transportu publicznego, których obowiązek opracowania przez organa administracji publicznej wszystkich szczebli

nałożyła ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2011 r. nr 5, poz. 13 z późn. zm.).

Ustawa ustanowiła też hierarchizację tych planów, w której priorytet ma mieć plan krajowy opracowany przez ministra właściwego ds. transportu. Plany opracowane przez marszałków województw mają być uzgadniane z samorządami sąsiadującymi ze sobą województw, a pod względem koordynacji połączeń w wyznaczonych węzłach przesiadkowych dostosowane do planu krajowego. Do planów wojewódzkich mają być dostosowane plany jednostek samorządów niższych szczebli. Taka struktura planów ma stanowić podstawę do utworzenia spójnego systemu transportowego na obszarze całego kraju.

Uprzejmie proszę Pana Marszałka o przyjęcie powyższej odpowiedzi, dziękując jednocześnie Panu Senatorowi Tadeuszowi Arłukowiczowi za zainteresowanie się tematyką kolejowych przewozów pasażerskich.


Z upoważnienia
MINISTRA
TRANSPORTU, BUDOWNICTWA
I GOSPODARKI MORSKIEJ
Andrzej Massel
Podsekretarz Stanu