



**MINISTER
TRANSPORTU, BUDOWNICTWA
I GOSPODARKI MORSKIEJ**

GABINET MARSZAŁKA SENATU
wpłynęło dn. 28.01.2013r
nr. 448 podpis. MPaiec

Warszawa, dnia 25 stycznia 2013 r.

TK-1rp-0701-2/13

48489/12

D. Rojca
SEKRETARIA
Biura Prac Senackich
wpłynęło dn. 28.01.13
nr. 880 podpis. *[Signature]*

Pan
Bogdan Borusewicz
Marszałek Senatu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na oświadczenie senatora Władysława Ortyła przekazane przy piśmie nr BPS/043-24-942/12 z dnia 20 grudnia 2012 r., w sprawie planowanej likwidacji linii kolejowej nr 25, łączącej stację Łódź Kaliska ze stacją Dębica, przedstawiam poniższe wyjaśnienia.

Pojawiające się w ostatnim czasie informacje medialne, opisujące jakoby bliskie realizacji plany likwidacji ponad czterech tysięcy kilometrów linii kolejowych, nie mają obecnie oparcia w decyzjach resortu transportu. Opublikowane przez media dokumenty związane są między innymi z przeglądem finansów spółki i przygotowaniem planu finansowego. Prace obejmujące raport dotyczący wdrożenia scenariusza optymalizacji sieci i będący częścią szerszego opracowania w zakresie Planu Rozwoju i Restrukturyzacji PKP PLK S.A. – Średnioterminowego Planu Utrzymania i Optymalizacji Infrastruktury Kolejowej, trwają i są realizowane przez tę spółkę. Jednocześnie biorąc pod uwagę skomplikowanie oraz wielowymiarowość opracowania, na dzień dzisiejszy nie jest możliwe precyzyjne wskazanie daty jego pozyskania. Nałożyć na to należy również konieczność przeanalizowania wniosków raportu przez służby Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej.

PKP PLK S.A. jako zarządca infrastruktury stale prowadzi prace analityczne, również we współpracy z doradcami zewnętrznymi, dotyczące zarówno całej sieci, jak i poszczególnych linii i ich odcinków. Takie analizy wykonuje również PKP S.A. Ich przeprowadzenie nie oznacza wytypowania linii do likwidacji, lecz przede wszystkim zmierza do określenia odpowiedniego standardu utrzymania i parametrów eksploatacyjnych. Trzeba też zauważyć, że część linii kolejowych nie jest przedmiotem zbyt dużego zainteresowania przewoźników i organizatorów publicznego transportu zbiorowego. Na takich liniach oraz na odcinkach, po których jeździ mała liczba pociągów należy minimalizować nakłady, a co za tym idzie optymalizować koszty w celu koncentracji działań pozwalających utrzymać właściwy standard na liniach obciążonych ruchem kolejowym. Rezygnacja z obsługi stosunkowo ograniczonej części linii jest jednym z rozważanych elementów tego procesu i traktowana będzie jako ostateczność.

Działania związane z podniesieniem znaczenia transportu kolejowego i jego konkurencyjności w stosunku do transportu drogowego, a w szczególności poprawy stanu infrastruktury kolejowej oraz poprawy jakościowej połączeń zgodnie z oczekiwaniami pasażerów oraz przewoźników, dla zarządcy narodowej sieci kolejowej mają priorytetowe znaczenie. Zobowiązuje to PKP PLK S.A. do

prowadzenia szczegółowych i dogłębnych analiz przy uwzględnieniu zarówno zapisów umów międzynarodowych, unijnych jak i krajowych uregulowań prawnych oraz wyników rachunków ekonomicznych. Wymaga to rozważnych i przemyślanych decyzji inwestycyjnych, popartych analizą nie tylko bieżących wydatków i przychodów z danej linii, ale również przyszłych skutków ekonomicznych. Równie ważne dla resortu transportu są wyniki konsultacji społecznych i uzgodnień z podmiotami zewnętrznymi, w tym przewoźnikami i organizatorami transportu publicznego. Dodatkowo, dotychczasowe doświadczenia wskazują, że resort transportu, w przypadku zainteresowania samorządów lub przedsiębiorstw (i gwarancji zaangażowania finansowego), jest przychylny przekazywaniu linii kolejowych pod zarząd inny niż PKP PLK S.A. Odnosząc się zaś do pytania o wpływ likwidacji linii kolejowych na wzrost bezrobocia informuję, że PKP PLK S.A. każdorazowo prowadzi pogłębioną analizę wszelkich aspektów związanych z infrastrukturą kolejową. Jednak biorąc pod uwagę, iż w dotychczas prowadzonych procesach likwidacji, dotyczących przeważnie linii z zawieszonym ruchem kolejowym, wpływ na stopę bezrobocia jest marginalny. Przy obecnych uwarunkowaniach makroekonomicznych i wynikających z tego skutków dla polskiej gospodarki wydaje się, że ewentualny wpływ likwidacji linii nie będzie miał decydującego wpływu na wzrost bezrobocia.

Reasumując powyższe, prowadzone przez Grupę PKP prace mają wspomóc decyzję odnośnie standardu i warunków oferty, którą Spółka PKP PLK będzie mogła przedstawić dla badanych linii. Niemniej, o ile wysunięte tezy okażą się nieuzasadnione w kontekście potrzeb społecznych bądź gospodarczych, nie istnieje żaden obowiązek ich wdrożenia. Decyzje dotyczące perspektyw konkretnych linii będą konsultowane z partnerami społecznymi. Zaznaczyć też należy, że w przypadku rezygnacji z oferowania linii przewoźnikom nie przewiduje się ich likwidacji, gdyż generuje ona koszty. Dostępne środki przeznaczane będą przede wszystkim na rewitalizację linii kolejowych, a nie na ich likwidację.

Jednocześnie informuję, że likwidacji dokonuje zarządca infrastruktury kolejowej po spełnieniu warunków ściśle określonych w ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o *transporcie kolejowym* (Dz. U. z 2007r. Nr 16, poz. 94, z późn. zm.). Sam brak prowadzenia ruchu kolejowego, pasażerskiego czy towarowego, na danej linii kolejowej nie przesądza o podjęciu działań zmierzających do jej likwidacji. Ruch kolejowy może być przywrócony nawet po kilkunastu latach przerwy. W myśl ustawy, tylko w przypadku, gdy wpływy za udostępnianie infrastruktury kolejowej nie pokrywają kosztów jej udostępniania oraz po powiadomieniu właściwych organów administracji samorządu terytorialnego i potencjalnie zainteresowanych przewoźników o zamiarze likwidacji danej linii lub odcinka linii kolejowej (art. 9 ust. 2 pkt 1 i 2 ustawy), zarządca może wystąpić z wnioskiem do ministra właściwego do spraw transportu o wyrażenie zgodny na likwidację. Ustawa zakłada bowiem możliwość wstrzymania postępowania likwidacyjnego, jeżeli właściwy miejscowo organ samorządu terytorialnego lub wskazany przez niego przedsiębiorca:

- 1) zapewni środki finansowe na pokrycie kosztów niepokrytych przychodami z udostępniania przewoźnikom kolejowym linii kolejowej lub odcinka linii kolejowej;
- 2) zawrze umowę o nieodpłatne przejęcie linii kolejowej lub odcinka linii kolejowej w zarządzanie w celu jej dalszej eksploatacji;
- 3) przystąpi do spółki wojewódzkich przewozów pasażerskich, która przejmie, w celu dalszej eksploatacji, przewidzianą do likwidacji linię kolejową lub odcinek linii kolejowej, jako wkład niepieniężny (art. 9 ust. 3 pkt 1-3 ustawy).

Dopiero, po wnikliwym zapoznaniu się z przesłaną przy wniosku dokumentacją oraz gdy nie została wstrzymana procedura likwidacyjna, minister właściwy do spraw transportu, w drodze decyzji, może wyrazić zgodę na likwidację odcinka lub całej linii kolejowej. Zapewniam, iż wszystkie wszczęte w resorcie postępowania likwidacyjne są traktowane ze szczególną starannością i indywidualnie rozpatrywane. Każdorazowo brana jest pod uwagę możliwość przywrócenia ruchu oraz znaczenie danej linii dla zrealizowania polityki transportowej rządu w zakresie rozwoju sieci kolejowej.

Aktualnie resort transportu nie opracowuje planu likwidacji linii nr 25 Łódź Kaliska – Dębica ani żadnego z jej odcinków. Dodatkowo informuję, iż do MTBiGM nie wpłynął od PKP PLK S.A. wniosek o likwidację tej linii kolejowej, wobec czego nie może być mowy o podjęciu procedur likwidacyjnych.

Na linii nr 25 odcinek Dębica – Mielec – Tarnobrzeg (Ocice) w aktualnym rozkładzie jazdy przewidziano ruch towarowy. Dodatkowo, uruchamianych jest wiele pociągów towarowych na tzw. indywidualny rozkład jazdy. Równocześnie informuję, iż w związku z obecnie prowadzonymi w ramach POIiŚ pracami na linii E 30, obejmującymi m.in. przebudowę stacji Dębica, zawieszony został czasowo ruch kolejowy na odcinku Dębica – Mielec.

Możliwość wznowienia pasażerskiego ruchu kolejowego oraz poprawy jakości połączeń w ruchu towarowym na linii nr 25 odcinka Dębica – Mielec – Tarnobrzeg (Ocice) może mieć miejsce jedynie pod warunkiem przeprowadzenia rewitalizacji pomiędzy stacjami Mielec i Dębica. Wynika to z niedostatecznego stanu technicznego szlaku, gdzie prędkość maksymalna to jedynie 20 km/h. Mając jednocześnie na względzie regionalny charakter linii nr 25 rozważyć należałoby podjęcie rewitalizacji finansowanej w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Podkarpackiego na lata 2014-2020. Jednocześnie informuję, że jeszcze pod koniec 2011 r. PKP PLK S.A. rozpoczęły z marszałkami województw proces konsultacji projektów przewidzianych do realizacji w ramach Regionalnych Programów Operacyjnych w perspektywie 2014-2020. Prezes Spółki PKP PLK nadal prowadzi prace w tym zakresie, zaś ostateczny kształt list inwestycji do RPO uzależniony będzie m.in. od zainteresowania inwestycjami kolejowymi samorządów wojewódzkich oraz wysokości ostatecznego budżetu UE na kolejną perspektywę.

Wyrażam głęboką nadzieję, iż zarówno podejmowane działania racjonalizujące jak i przewidywana zmiana zasad finansowania przez państwo infrastruktury kolejowej przyczynią się do poprawy warunków funkcjonowania transportu kolejowego.

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

Do wiadomości:

1. Departament Spraw Parlamentarnych w Kancelarii Prezesa Rady Ministrów;
2. Biuro Ministra w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej.