



**MINISTERSTWO
TRANSPORTU, BUDOWNICTWA
I GOSPODARKI MORSKIEJ**

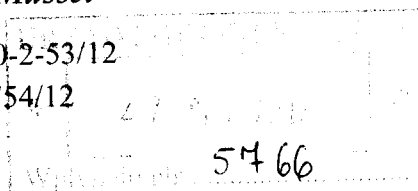
Warszawa, dnia 18 grudnia 2012 r.

Podsekretarz Stanu

Andrzej Massel

TK-1rp-500-2-53/12

esod: 41754/12



Pan

Henryk Kazana

Burmistrz Gminy Ujście

Stanowienie Burmistrza,

w nawiązaniu do przekazanego przy piśmie nr RM.0000.1.11.2012 z dnia 14 listopada br., Apelu Rady Miejskiej w Ujściu, w sprawie zamiaru likwidacji linii kolejowej nr 374 Mirosław Ujski – Piła Główna przekazuję niniejsze stanowisko.

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 na rok 2013. 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. Informacje przedstawione przez media stanowią własność Spółki PKP PLK, a wyciągnięte wnioski uznać należy za nieprawdziwe i zdecydowanie przedwczesne. 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. Prowadzenie takich analiz nie oznacza wytypowania tej 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.

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. Jednocześnie informuję, że na obecnym etapie prac nie rozpoczęto jeszcze konsultacji społecznych i uzgodnień z podmiotami zewnętrznymi (np. w celu przekazania odcinków linii kolejowych firmom zainteresowanym przewozami kolejowymi lub samorządom lokalnym). Dodatkowo, dotychczasowe doświadczenia wskazują, że resort transportu, w przypadku zainteresowania samorządów lub przedsiębiorstw i gwarancji zaangażowania finansowego, jest przychylny, tam gdzie to możliwe, przekazywaniu linii kolejowych pod zarząd inny niż PKP PLK S.A. W ostatnim czasie takie zdarzenia miały miejsce m.in. odcinek linii kolejowej nr 311 Szklarska Poręba – gr. państwa oraz nr 326 Wrocław Zakrzów – Trzebnica. Istotna jest również klasyfikacja linii kolejowych z punktu widzenia interesów strategicznych państwa, wykorzystywania do przewozów międzywojewódzkich bądź ze względu na kwestie obronne. Takich linii nie przekazuje się samorządom lokalnym. Analogiczne działania podejmowane są w przypadku dworców kolejowych.

Odnosząc się do wskazanej linii kolejowej nr 374 Mirostów Ujski – Piła Główna, 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.

Reasumując powyższe, prowadzone przez PKP PLK S.A. analizy mają wspomóc decyzję odnośnie standardu i warunków oferty, którą spółka będzie mogła przedstawić dla badanych linii. Na obecnym etapie wszelkie opracowania w tym zakresie mają jedynie charakter wstępny. Do dnia dzisiejszego brak szczegółowych rozpracowań m.in. na temat skonkretyzowanych propozycji działań i ich harmonogramu, obejmujących pełne analizy efektywnościowe i oceny skutków społecznych, wyznaczenia zespołu (bądź pełnomocnika) koordynującego wdrażanie wybranego scenariusza oraz odpowiedzialnego za procedurę konsultacji społecznych i uzgodnień, ekspertyz prawnych, wielkości środków potrzebnych dla takiego procesu (wygospodarowanie ich w działalności operacyjnej Spółki wraz z ujęciem ich w kolejnych rocznych planach działalności gospodarczej). Na polecenie MTBiGM Spółka PKP PLK dopracowuje szczegóły.

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.

