

MINISTERSTWO INFRASTRUKTURY

Sprawozdanie z konsultacji publicznych

Projektu zmiany uchwały Rady Ministrów

w sprawie ustanowienia programu wieloletniego

*„Pomoc w zakresie finansowania kosztów zarządzania
infrastrukturą kolejową, w tym jej utrzymania i remontów
do 2023 roku”*

Warszawa, grudzień 2020 roku

Spis treści

1. Zagadnienia ogólne	3
1.1. Podstawa prawna	3
1.2. Podmiot odpowiedzialny za przeprowadzenia procesu konsultacji publicznych	3
1.3. Cel konsultacji publicznych	3
1.4. Organizacja procesu konsultacji publicznych	3
1.5. Forma zgłaszania uwag	4
2. Podsumowanie konsultacji publicznych, wnioski i najważniejsze zagadnienia poruszone w uwagach.....	4
2.1. Ogólne informacje	4
2.2. Wyniki konsultacji pisemnych z partnerami gospodarczymi i społecznymi	4
2.3. Podsumowanie	5
3. Wnioski wynikające z konsultacji publicznych.....	5

1. ZAGADNIENIA OGÓLNE

1.1. Podstawa prawna

Projekt zmiany uchwały Rady Ministrów w sprawie ustanowienia programu wieloletniego „Pomoc w zakresie finansowania kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową, w tym jej utrzymania i remontów do 2023 roku” (dalej Program) został poddany procesowi konsultacji publicznych zgodnie z art. 19a w zw. z art. 6 ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (Dz. U. z 2019 r. poz. 1295, 2020, z 2020 r. poz. 1378.).

1.2. Podmiot odpowiedzialny za przeprowadzenie procesu konsultacji publicznych

Podmiotem odpowiedzialnym za przeprowadzenie konsultacji publicznych jest organ opracowujący projekt Programu – Minister Infrastruktury, którego obsługę zapewnia Ministerstwo Infrastruktury (dalej: Ministerstwo).

W ramach Ministerstwa komórką organizacyjną odpowiedzialną za organizację konsultacji publicznych jest Departament Kolejnictwa.

1.3. Cel konsultacji publicznych

Program ustanawia ramy finansowe oraz warunki realizacji zamierzeń państwa dotyczących infrastruktury kolejowej w zakresie zarządzania nią, przewidywanych do wykonania w perspektywie do roku 2023. Zmiana Programu polega zasadniczo na:

- 1) Uwzględnieniu możliwości zmiany zarządcy poszczególnych odcinków linii kolejowych wraz z możliwością przeniesienia finansowania związanego bezpośrednio z tymi odcinkami;
- 2) Uwzględnieniu zmniejszenia finansowania budżetowego PKP PLK o 221 mln zł w roku 2020 i równoczesnym zwiększeniu finansowania o tę kwotę z Funduszu Kolejowego;
- 3) Zwiększeniu finansowania PKP SKM w Trójmieście o kwotę 6 mln zł rocznie.

Prowadzone konsultacje publiczne miały na celu przedstawienie projektu Programu szerokiemu gronu odbiorców oraz zebranie uwag, komentarzy, postulatów i wniosków.

Udostępnienie dokumentu poprzez stronę internetową Ministerstwa, jak również zamieszczenie informacji o rozpoczęciu konsultacji dokumentu w gazecie o zasięgu ogólnopolskim, posłużyło zebraniu uwag od przedstawicieli między innymi organizacji branżowych z sektora transportu kolejowego, przedstawicieli władz samorządowych, przedstawicieli społeczności lokalnych, jak również wszystkich indywidualnych przedstawicieli opinii społecznej.

1.4. Organizacja procesu konsultacji publicznych

Proces konsultacji publicznych rozpoczął się 19 października 2020 roku poprzez zamieszczenie projektu Programu na stronie internetowej Ministerstwa w Biuletynie Informacji Publicznej oraz publikację zawiadomienia o rozpoczęciu konsultacji Programu w prasie o zasięgu ogólnopolskim. Projekt dokumentu został także wyłożony do wglądu w wersji papierowej w siedzibie Ministerstwa z możliwością składania uwag i wniosków do protokołu.

Zgodnie z ustawą z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju, konsultacje projektu Programu zakończyły się po 35 dniach, tj. 24 listopada 2020 roku.

Informacja na temat prowadzonych działań konsultacyjnych Programu była również przekazywana w ramach prowadzonej bieżącej polityki informacyjnej Ministerstwa.

Projekt Programu został przekazany Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego (KWRiST) w dniu 16 października 2020 roku, celem wydania opinii.

23 października 2020 roku podczas posiedzenia Zespołu ds. Infrastruktury, Rozwoju Lokalnego, Polityki Regionalnej Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego dokument uzyskał opinię wiążącą. Następnie 28 października 2020 roku, podczas posiedzenia plenarnego Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego, dokument został pozytywnie zaopiniowany przez Komisję z uwagą, żeby objąć Programem Pomorską Kolej Metropolitalną.

Do 22 października 2020 roku do Programu uwagi zgłosiły, za pośrednictwem KWRiST, województwo pomorskie oraz Pomorska Kolej Metropolitalna. Ministerstwo przekazało do KWRiST odniesienie się do zgłoszonych postulatów.

1.5. Forma zgłaszania uwag

Konsultacje miały charakter otwarty. Każda instytucja, organizacja oraz obywatel zainteresowany problematyką finansowania zarządzania infrastrukturą kolejową i działalności utrzymaniowo-remontowej miał prawo oraz możliwość wyrażenia swojej opinii.

Uwagi były zgłaszane w formie dedykowanego formularza kierowanego drogą pocztową oraz za pośrednictwem poczty elektronicznej, na specjalnie wyznaczony do tego celu adres: Program.Wieloletni@mib.gov.pl oraz adres skrzynki pocztowej referenta sprawy. Udostępniono również możliwość wglądu do dokumentu w siedzibie Ministerstwa przy ul. Chałubińskiego 4/6 w Warszawie oraz osobistego składania uwag. Z tej formy składania uwag nikt nie skorzystał.

Po zakończeniu konsultacji publicznych wszystkie otrzymane uwagi poddano szczegółowej analizie pod kątem możliwości ich wykorzystania w opiniowanym dokumencie.

Niniejszy raport przedstawia podsumowanie procesu konsultacji publicznych w formie zebrania najważniejszych uwag, komentarzy, postulatów i wniosków, które napłynęły do Ministerstwa.

2. PODSUMOWANIE KONSULTACJI PUBLICZNYCH, WNIOSKI I NAJWAŻNIEJSZE ZAGADNIENIA PORUSZONE W UWAGACH

2.1. Ogólne informacje

Uwagi do *Programu* można było zgłaszać do Ministerstwa w terminie od 19 października 2020 roku do 24 listopada 2020 roku.

Wnioski odnosiły się najczęściej do przyporządkowania parametrów eksploatacyjnych do poszczególnych odcinków linii kolejowych, map, zwiększenia poziomu środków publicznych przeznaczonych na realizację *Programu* (patrz załącznik), rozszerzenia *Programu* na inne podmioty i odcinki infrastruktury kolejowej.

W ramach prowadzonych konsultacji wpłynęły wnioski, uwagi i postulaty od następujących podmiotów:

- Województwa Dolnośląskiego - Dolnośląskiej Służby Dróg i Kolei
- PKP Polskich Linii Kolejowych, , PKP Szybkiej Kolei Miejskiej w Trójmieście,
- Zarządców kolei wąskotorowych (Pomorskie Towarzystwo Miłośników Kolei Żelaznych, Towarzystwo Przyjaciół Kolejki Średzkiej "BANA", Średzka Kolej Powiatowa, Fundacja Polskich Kolei Wąskotorowych (Kolej Wąskotorowa Rogów - Rawa - Biała), Piaseczyńsko-Grójeckie Towarzystwo Koszalińskiej Kolei Wąskotorowej, Towarzystwo, Stowarzyszenie Górnośląskich Kolei Wąskotorowych w Bytomiu),
- Fundacji ProKolej.

2.2. Wyniki konsultacji pisemnych z partnerami gospodarczymi i społecznymi

Zakres głównych uwag zgłaszanych przez poszczególne podmioty został przedstawiony poniżej.

Województwo Dolnośląskie – Dolnośląska Służba Dróg i Kolei. Uwagi Dolnośląskiego zarządcy infrastruktury skupiają się na objęciu *Programem* linii kolejowych przejętych od PKP SA oraz na uzyskaniu pełnego finansowania linii przejmowanych przez PKP PLK. Inne dotyczyły aktualizacji map infrastruktury z uwagi na postępujący proces przejmowania linii od PKP PLK. Z uwagi na ograniczenia budżetowe, uwagi w tym zakresie nie zostały uwzględnione.

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. domagają się oprócz zwiększenia dofinansowania i obniżenia zakładanych poziomów wskaźników, rezygnacji z rozliczania tego Zarządcy z prędkości rozkładowej (wynikającej z przyznanej trasy, zgodnie z rozkładem jazdy), na rzecz monitorowania wyłącznie prędkości drogowej. O ile *Program* zakłada, że prędkość drogowa będzie podnoszona, nie tylko w wyniku prac modernizacyjnych, to samo podniesienie tej prędkości nie oznacza jeszcze poprawy oferty dla przewoźników poprzez wzrost możliwej prędkości rozkładowej. Przewoźnicy wielokrotnie wskazują, że braki stacji, torów i peronów (w szczególności na liniach zmodernizowanych) powodują poważne zakłócenia w ich ofercie, przejawiające się wydłużaniem postojów, wydłużaniem rezerw szlakowych, brakiem możliwości przyjazdu pociągu na określoną godzinę, ograniczonymi możliwościami skomunikowania, czy ułożenia cyklicznych rozkładów jazdy. Braki w zakresie układów stacyjnych, czy systemów sterowania ruchem mają też swoje odzwierciedlenie w prędkości rozkładowej.

PKP PLK S.A. domaga się także, aby ze środków Programu mogły być wykonywane inwestycje na zarządzanych przez tę Spółkę liniach kolejowych. Uwaga pod względem merytorycznym jest zasadna, ponieważ zdarzają się sytuacje, kiedy same prace utrzymaniowe lub remontowe, nie są optymalne tak z punktu widzenia długofalowych kosztów, jak i potrzeb użytkowników. Jednakże art. 38c ustawy o transporcie kolejowym, wymaga m. in., aby na sieci PKP PLK, potencjalne inwestycje, zostały wcześniej enumeratywnie wymienione w Programie wieloletnim dotyczącym inwestycji.

Powyższe uwagi PKP PLK S.A. nie zostały uwzględnione.

Fundacja ProKolej zgłosiła ponad sto uwag. Większość dotyczy aktualizacji map lub poprawy parametrów eksploatacyjnych poszczególnych odcinków. Część uwag dotyczyła ujęcia założeń w zakresie prognozowanej pracy eksploatacyjnej, oraz wysokości stawek jednostkowych dostępu do infrastruktury kolejowej. Fundacja domaga się także zwiększenia budżetu Programu oraz jego rozszerzenia na linie kolejowe nie objęte dziś Programem. Powyższe uwagi nie zostały uwzględnione. Jedną z uwag fundacji dotyczy sprzeciwu wobec wprowadzenia możliwości punktowej likwidacji infrastruktury nieeksploatowanej w celu zabudowy innej infrastruktury liniowej. Uwaga została uwzględniona.

PKP SKM S.A. oprócz uwag o charakterze porządkowym, także oczekuje zwiększenia finansowania ponad założony wzrost dla tego przewoźnika o 6 mln zł rocznie. Z uwagi na ograniczenia budżetowe, uwaga nie została uwzględniona.

Zarządcy kolei wąskotorowych domagają się wydzielenia nie więcej niż jednego procent budżetu Programu na finansowanie infrastruktury wąskotorowej, która jest obciążona większością regulacji dotyczących transportu kolejowego i wykonuje te same funkcje, co infrastruktura objęta finansowaniem. Brak wsparcia powoduje postępującą likwidację tej infrastruktury, a co za tym idzie postępujący proces wykluczenia komunikacyjnego przyległych terenów i ich mieszkańców. Jeden procent budżetu Programu pozwoliłby na utrzymanie ok. 800 km linii.

Uwaga nie została uwzględniona.

POLREGIO Sp. z o.o. skupiły się na aktualizacji parametrów eksploatacyjnych wybranych odcinków infrastruktury kolejowej. Z uwagi na ograniczony przedmiot nowelizacji, uwagi nie zostały uwzględnione.

2.3. Podsumowanie

Łącznie przez cały okres trwania konsultacji wpłynęły 44 wnioski (pisma, formularze przesłane bezpośrednio na adres Ministerstwa, uwagi i formularze przesłane na dedykowaną elektroniczną skrzynkę pocztową lub na inne adresy poczty elektronicznej), w ramach których zgłoszono 317 uwag. Wnioski były wystosowane przez przedstawicieli organizacji, stowarzyszeń, reprezentantów jednostek samorządów terytorialnych oraz osoby prywatne. Szczegółowe zestawienie nadesłanych wniosków znajduje się w załączniku (liczba wniosków różni się od liczby uwag, ponieważ niektóre wnioski zawierały więcej niż jedną uwagę).

3. WNIOSKI WYNIKAJĄCE Z KONSULTACJI PUBLICZNYCH

Udział społeczeństwa w procesie decyzyjnym jest istotnym elementem w zakresie unormowania kwestii finansowania kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową, w tym jej utrzymania i remontów. Możliwość zgłoszenia postulatów, uwag i zaprezentowania opinii w trakcie przebiegu procesu konsultacji jest najlepszym sposobem na poznanie potrzeb społeczności lokalnej, władz samorządowych jak również organizacji, stowarzyszeń i innych podmiotów.

Resort docenia zaangażowanie strony społecznej w procesie konsultacji. Wszelkie uwagi, postulaty, opinie zostały szczegółowo przeanalizowane pod kątem możliwości wprowadzenia zmian do *Programu* przy przyjętych w nim założeniach.