



MINISTER INFRASTRUKTURY

Warszawa, *24* listopada 2018 r.

DTK.4.053.4.2018.KD.2

143364118

Adam Paweł

działając na podstawie art. 13 ustawy z dnia 11 lipca 2014 roku o petycjach (Dz. U. poz.1195 z późn. zm.) po rozpatrzeniu petycji z 22 października 2018 r. przekazanej przez Urząd Marszałkowski Województwa Lubelskiego pismem z 25 października 2018 roku (sygn. DT-I.8064.7.2018.KLB) w sprawie modernizacji linii kolejowej nr 69 Rejowiec – Hrebenne oraz odbudowy linii kolejowej do Tomaszowa Lubelskiego, przedstawiam poniższe informacje.

Projekt inwestycyjny pn. „Modernizacja linii kolejowej nr 69 Rejowiec – Hrebenne” został ujęty w Krajowym Programie Kolejowym do 2023 roku na liście projektów rezerwowych planowanych do realizacji ze środków Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Lubelskiego 2014-2020. Umieszczenie projektu na liście rezerwowej wynika z dostępności środków finansowych w ramach RPO Województwa Lubelskiego możliwych do przeznaczenia na kolejowe projekty infrastrukturalne.

Obecnie, na podstawie zawartej w listopadzie 2017 r. umowy z wykonawcą, opracowywana jest dokumentacja przedprojektowa dla zadania pn. „Prace na liniach kolejowych nr 69 i 72 na odcinku Rejowiec – Zawada – Zamość Szopinek wraz z budową łącznicy omijającej stację Zawada” z podziałem na Zadanie A: (Odbudowa łącznicy w Zawadzie między liniami 69 i 72) i Zadanie B (Modernizacja linii kolejowej nr 69 i 72 na odcinku Rejowiec – Zawada – Zamość Szopinek). W ramach Zadania B opracowywana jest dokumentacja przedprojektowa obejmująca linię kolejową nr 69 i linię kolejową nr 72 na odcinku Rejowiec – Zawada – Zamość Szopinek. Jednak ze względu na ograniczoną wielkość środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach RPO WL 2014 – 2020, roboty budowlane w bieżącej perspektywie nie będą realizowane.

Dla proponowanego przywrócenia połączeń kolejowych z Bełzca do Tomaszowa Lubelskiego konieczne byłoby wybudowanie nowej linii kolejowej długości około 8 km, gdyż linia kolejowa na tym odcinku, wspomniana w petycji, była linią wąskotorową, wybudowaną na początku XX wieku i niedługo później rozebraną.

Decyzja o budowie nowej linii kolejowej musi być poprzedzona przeprowadzeniem stosownych analiz oceniających zasadność społeczną i finansowo-ekonomiczną takiego przedsięwzięcia, przy uwzględnieniu kosztów jego realizacji w odniesieniu do potencjalnego popytu na przewozy. Ze względu na regionalny charakter wnioskowanej inwestycji, finansowanie jej realizacji powinno odbywać się przy współdziałaniu jednostek samorządu terytorialnego, w tym środków Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Lubelskiego.

W ramach prowadzonej działalności inwestycyjnej PKP Polskie Linie Kolejowe SA na bieżąco współpracuje z Urzędami Marszałkowskimi w celu wypracowania listy projektów, które ze względu na regionalny charakter, mogą być realizowane ze środków pochodzących z Regionalnych Programów Operacyjnych. W ramach konsultacji prowadzonych przez Spółkę dotyczących potrzeb inwestycyjnych, zarówno w bieżącej jak i następnej perspektywie finansowej, Urząd Marszałkowski Województwa Lubelskiego nie wskazywał potrzeby budowy nowej linii kolejowej na przedmiotowym odcinku. Zauważyć również należy, że „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w województwie lubelskim”, który formułuje możliwości i uwarunkowania rozwoju połączeń kolejowych organizowanych przez województwo lubelskie w perspektywie do 2028 roku, nie uwzględnia przewozów o charakterze użyteczności publicznej na odcinku Bełzec – Tomaszów Lubelski.

Na podstawie ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, dalej: uptz (Dz. U.

niepodlega

POLSKA
STRONA INTERNETOWA
INFRASTRUKTURY

z 2017 r. poz.2136, z późn. zm.) minister właściwy do spraw transportu (dalej: Minister) odpowiedzialny jest za organizowanie międzywojewódzkich i międzynarodowych kolejowych przewozów pasażerskich. Natomiast przewozy pomiędzy Lublinem a Tomaszowem Lubelskim zaliczane są do przewozów regionalnych, których organizatorem może być gmina, związek międzygminny, powiat, związek powiatów lub województwo (art. 7 ust.1 pkt 1-5 uptz).

Minister organizuje przewozy na podstawie tzw. Planu Transportowego ustalonego Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Budownictwa 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 (Dz. U. z 2018 r., poz. 874).

Zgodnie z Planem Transportowym Ministra, główną zasadą kształtowania siatki połączeń międzynarodowych jest zapewnienie bezpośredniego połączenia stolicy kraju – Warszawy ze stolicami krajów sąsiadujących z Polską. Do połączeń takich należą m.in. połączenia do Kijowa, które realizowane są przez przejście graniczne Dorohusk-Jagodzin, a pozostałe połączenia międzynarodowe na Ukrainę realizowane są do Lwowa przez Medykę. W związku z powyższym, Minister dofinansowuje obecnie 3 pociągi międzynarodowe na Ukrainę, tj.:

- Pociąg „KIEV EXPRESS” z Warszawy do Kijowa przez Chełm;
- Pociąg „Lwów EXPRESS” z Przemyśla do Lwowa przez Medykę z wagonami bezpośrednimi ze stacji Gdynia Gł. i Wrocław Gł.;
- Pociąg nr 751/754 ze stacji Chełm do stacji Kovel/Zdolbuniv przez Dorohusk (skomunikowany w Chełmie z pociągiem do/z Warszawy).

Zatem podstawowa oferta przewozów międzynarodowych między Polską a Ukrainą jest zapewniona przez Ministra. W przypadku nowych połączeń międzynarodowych z Ukrainą, warunkiem ich uruchomienia oprócz zapewnienia finansowania przez Ministra na odcinku polskim, jest zainteresowanie takimi przewozami ze strony ukraińskiej – zarówno przewoźnika, jak i właściwych organów odpowiedzialnych za dotowanie przewozów pasażerskich. Z tego względu, wdrażanie nowych relacji międzynarodowych jest procesem długotrwałym i wymagającym podejmowania działań z większym wyprzedzeniem, niż w przypadku relacji krajowych.

W przypadku Polski, dofinansowywanie pociągów międzynarodowych zgodnie z przepisami uptz nie jest obligatoryjne, a środki finansowe na ten cel są planowane w perspektywie rocznej, tj. corocznie w ustawie budżetowej. Wysokość limitów przewidywanych na dofinansowanie przewozów międzynarodowych jest uzależniona od sytuacji budżetu państwa i z uwagi na to jest bardzo zróżnicowana. Dopiero określenie limitu środków budżetowych na dany rok umożliwia Ministrowi podjęcie ostatecznej decyzji, które połączenia międzynarodowe będą objęte dofinansowaniem.

Minister planując ofertę przewozową bierze pod uwagę nie tylko kwestie finansowe ale również stan infrastruktury kolejowej na poszczególnych liniach, który wpływa przede wszystkim na czas przejazdu. Ponadto, w przypadku uruchomienia nowego połączenia z Warszawy na Ukrainę np. przez Hrebenne problemem infrastrukturalno-taborowym jest konieczność obsługi części proponowanej relacji trakcją spalinową oraz zapewnienie objazdów w związku z zamknięciem linii kolejowej nr 7 na czas prac modernizacyjnych. Obecnie PKP Intercity S.A. nie dysponuje odpowiednią liczbą taboru spalinowego niezbędnego do obsługi nowego połączenia na Ukrainę.

Na podstawie uptz również województwo lubelskie (Marszałek) może zorganizować transgraniczne przewozy kolejowe w relacji Lublin – Lwów i dofinansować ich polski odcinek.

Biorąc pod uwagę powyższe argumenty, Minister nie planuje uruchomić dodatkowego połączenia kolejowego na Ukrainę przez Bełzec i Hrebenne w nowym rozkładzie jazdy edycji 2018/2019, który wejdzie w życie 9 grudnia 2018 r.

POUCZENIE

Przekazując powyższe informacje zawiadamiam Pana, że zgodnie z art. 13 ust. 2 ustawy o petycjach, sposób załatwienia petycji nie może być przedmiotem skargi.

2

po woz zue

Z upoważnienia
MINISTRA INFRASTRUKTURY

Andrzej Bittel

Andrzej Bittel
Podsekretarz Stanu