



MINISTER INFRASTRUKTURY

Warszawa, dnia 04 maja 2020 r.

Znak sprawy: DDP-5.054.45.2020

Szanowna Pani
Elżbieta Witek
Marszałek Sejmiku RP

Szanowna Pani Marszałek,

odpowiadając na interpelację nr 3881 Pana posła Jarosława Rzepy w sprawie obwodnicy Pyrzyc, przekazuję następujące informacje.

Zgodnie z art. 19 ust. 2 i 5 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz. U. z 2020 r. poz. 470) zarządcami dróg są: dla dróg krajowych – Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad, dla dróg wojewódzkich – zarząd województwa, powiatowych – zarząd powiatu, gminnych – wójt (burmistrz, prezydent miasta). W granicach miast na prawach powiatu zarządcą wszystkich dróg publicznych, z wyjątkiem autostrad i dróg ekspresowych, jest prezydent miasta. Zgodnie z art. 20 powołanej ustawy do zarządcy drogi należy m.in. opracowywanie projektów planów rozwoju sieci drogowej, opracowywanie projektów planów finansowania budowy, przebudowy dróg oraz drogowych obiektów inżynierskich, pełnienie funkcji inwestora, oraz koordynacja robót w pasie drogowym.

Zgodnie z art. 17 ust. 1 pkt. 6 ustawy o drogach publicznych, minister właściwy do spraw transportu sprawuje nadzór jedynie nad Generalnym Dyrektorem Dróg Krajowych i Autostrad, który jest zarządcą dróg krajowych. Minister nie nadzoruje pozostałych zarządców dróg i nie ma możliwości formalnych ingerowania w sprawy pozostające w kompetencji organów samorządowych.

Mając na uwadze układ dróg publicznych w granicach administracyjnych Pyrzyc należy zauważyć, że przez gminę nie przebiega żadna droga zaliczona do kategorii dróg krajowych. Przedmiotowa obwodnica musiałaby powstać w ciągu drogi publicznej niższej kategorii. Właściwymi organami w przedmiotowej sprawie są więc samorządowi zarządcy dróg.

Mimo że realizacja zadań na drogach samorządowych leży po stronie zarządców dróg samorządowych, to Minister Infrastruktury ma świadomość, że kluczowym znaczeniem dla zrównoważonego rozwoju społeczno-gospodarczego wspólnot samorządowych jest rozwój bezpiecznej, spójnej, funkcjonalnej i efektywnej infrastruktury drogowej. Rozwój infrastruktury drogowej przyczyni się natomiast do zwiększenia dostępności komunikacyjnej w całym kraju oraz ułatwi rozwój transportu lokalnego. Istnieje potrzeba, aby inwestycje dotyczące dróg samorządowych mogły być dofinansowane ze środków pochodzących z budżetu Państwa.

W gestii Ministra Infrastruktury na wsparcie zadań własnych jednostek samorządu terytorialnego realizowanych na drogach samorządowych znajdują się rezerwa subwencji ogólnej oraz Fundusz Dróg Samorządowych.

Fundusz Dróg Samorządowych został powołany ustawą z dnia 23 października 2018 r. o Funduszu Dróg Samorządowych (Dz.U. z 2018 r., poz. 2161 z późn. zm.). Środki Funduszu są przekazywane na dofinansowanie budowy, przebudowy i remontu dróg powiatowych i dróg gminnych, dofinansowanie budowy mostów lokalizowanych w ciągach dróg wojewódzkich, powiatowych i gminnych, finansowanie budowy, przebudowy i remontu dróg wojewódzkich, powiatowych i gminnych o znaczeniu obronnym.

Najbliższy nabór wniosków o dofinansowanie na zadania gminne i powiatowe w ramach Funduszu Dróg Samorządowych jest planowany na przełomie lipca i sierpnia 2020 r. Warunkiem uzyskania dofinansowania jest złożenie przez właściwego zarządcę drogi wniosku o dofinansowanie do wojewody i spełnienie kryteriów kwalifikacyjnych.

niepodległa

POLEKA
STULECIE ODZYSKANIA
NIEPODLEGŁOŚCI

Wysokość dofinansowania ze środków Funduszu Dróg Samorządowych na zadania powiatowe i gminne jest uzależniona od dochodów danej jednostki samorządu terytorialnego, im niższy dochód własny jednostek samorządu terytorialnego, tym większa wartość dofinansowania, przy czym maksymalne dofinansowanie może wynieść aż do 80% kosztów realizacji zadania.

Rezerwa subwencji ogólnej tworzona jest w budżecie państwa na mocy art. 26 ust. 1 ustawy z dnia 13 listopada 2003 r. o dochodach jednostek samorządu terytorialnego (Dz. U. z 2020 r. poz. 23). Środki rezerwy przeznacza się na dofinansowanie:

1. inwestycji na drogach publicznych powiatowych i wojewódzkich oraz na drogach powiatowych, wojewódzkich i krajowych w granicach miast na prawach powiatu;
2. utrzymania rzecznych przepraw promowych o średnim natężeniu ruchu w skali roku powyżej 2000 pojazdów na dobę, wskazanych przez ministra właściwego do spraw transportu - w kwocie nie mniejszej niż w roku bazowym;
3. remontu, utrzymania, ochrony i zarządzania drogami krajowymi i wojewódzkimi w granicach miast na prawach powiatu.

Zgodnie z art. 26 ust. 3 ww. ustawy, rezerwą tą dysponuje minister właściwy do spraw finansów publicznych, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw transportu, po zasięgnięciu opinii reprezentacji jednostek samorządu terytorialnego.

O środki z rezerwy subwencji ogólnej może ubiegać się ustawowy zarządca drogi. Dofinansowanie inwestycji w ramach rezerwy jest możliwe po spełnieniu kryteriów kwalifikacyjnych, a dofinansowanie nie może przekroczyć 50% wartości zadania.

Od roku 2008 preferowane były zadania inwestycyjne obejmujące budowę lub przebudowę obiektów inżynierskich, którym nadane zostały jednolite numery inwentarzowe (JNI), posiadające decyzję o pozwoleniu na budowę.

W październiku 2019 r. resort infrastruktury przekazał wszystkim właściwym zarządcom dróg informacje na temat kryteriów naboru wniosków w ramach rezerwy subwencji ogólnej. Nabór wniosków zakończył się 7 lutego 2020 r.

Minister Infrastruktury nie uczestniczy bezpośrednio w procesie inwestycyjnym na drogach zarządzanych przez jednostki samorządu terytorialnego. Dostrzegając jednakże duże potrzeby inwestycyjne samorządów, Minister koordynuje obecnie dwa duże mechanizmy dofinansowania przez rząd zadań własnych samorządów w zakresie budowy, przebudowy lub remontów dróg lokalnych – Fundusz Dróg Samorządowych i rezerwę subwencji ogólnej.

Odnosząc się do pytania dotyczącego planowanych prac mających na celu rewitalizację linii kolejowej, śladem której miałyby zostać poprowadzona obwodnica Pyrzyc, przedstawiam następujące informacje.

Krajowy Program Kolejowy do 2023 roku jest programem wieloletnim, zawierającym listę wszystkich inwestycji PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. realizowanych z wykorzystaniem środków finansowych, których dysponentem jest minister właściwy do spraw transportu, w perspektywie do roku 2023. Program określa cele i priorytety inwestycyjne oraz źródła finansowania projektów. Z uwagi na brak dostępnej alokacji środków, w obecnej perspektywie finansowej nie ma możliwości przeprowadzenia rewitalizacji linii kolejowej nr 411 na odcinku Stargard - Pyrzyce oraz linii kolejowej 422 na odcinku Pyrzyce - Głazów.

Obecnie prowadzone są prace planistyczne związane z nową perspektywą finansową 2021 – 2027. W związku z powyższym zostało ogłoszone postępowanie na opracowanie prognozy oddziaływania na środowisko w ramach przeprowadzenia Strategicznej Oceny Oddziaływania na Środowisko dla Planu Inwestycji Kolejowych PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w perspektywie 2021-2027 z uwzględnieniem ram do roku 2030, w którym zidentyfikowano projekty inwestycyjne możliwe do realizacji do 2030 roku. Wśród projektów regionalnych (proponowanych do realizacji w ramach programów regionalnych) zidentyfikowano projekt pn. „Odtworzenie połączenia Stargard – Myślibórz”.

Należy mieć na uwadze, że ewentualna realizacja tego projektu byłaby możliwa na podstawie przeanalizowanych w Studium Wykonalności wariantów inwestycyjnych, zatem obecnie nie można określić potencjalnego przebiegu tej linii kolejowej. Ponadto, nie jest jeszcze znana kwota dostępnej alokacji środków UE na projekty kolejowe oraz nie są znane zasady przygotowania, oceny i wyboru projektów w ramach kolejnej perspektywy finansowej.

W związku z powyższym, na obecnym etapie nie jest możliwe wskazanie projektów planowanych do realizacji w przyszłej perspektywie finansowej.

Należy podkreślić, że w przedmiotowej sprawie istotne znaczenie będą miały decyzje Marszałka Województwa Zachodniopomorskiego, który zgodnie z art. 7 ust. 1 pkt 5 lit. a ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz.U. z 2019 r. po 2475, z późn. zm.) jest organizatorem publicznego transportu zbiorowego na terenie województwa. Zgodnie z art. 8 ustawy, do jego zadań należy planowanie rozwoju transportu, organizowanie publicznego transportu zbiorowego oraz zarządzanie publicznym transportem zbiorowym. Dla województw, w myśl art. 7 ust. 4 pkt 6 ustawy, zadania organizatora wykonuje marszałek województwa.

Dodatkowo należy podkreślić, że trwa wdrażanie Programu Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej – Kolej+ do 2028 roku, przyjętego uchwałą nr 151/2019 Rady Ministrów z dnia 3 grudnia 2019 r. Program skierowany jest do wszystkich jednostek samorządu terytorialnego, które wpisują się w założenia Programu i które planują realizację projektów służących rozwojowi sieci połączeń kolejowych.

Jednym z obligatoryjnych warunków uzyskania dofinansowania na poziomie 85% jest posiadanie przez zainteresowaną jednostkę samorządu terytorialnego 15% wkładu własnego dla kwalifikującego się do wsparcia zakresu inwestycji. Głównym celem Programu jest:

- uzupełnienie sieci kolejowej o połączenia kolejowe miast wojewódzkich i miejscowości o populacji powyżej 10 tys. osób, które nie posiadają dostępu do kolei pasażerskiej lub towarowej,
- poprawa wewnętrznej spójności komunikacyjnej i społeczno-gospodarczej tych regionów Polski przy wsparciu ze środków publicznych.

Realizatorem i wykonawcą Programu będzie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (przy współpracy z zaangażowanymi w realizację projektów jednostkami samorządu terytorialnego). Spółka jest organizacyjnie i technicznie przygotowana do wdrożenia i realizacji Programu. Niebawem poinformuje ona jednostki samorządu terytorialnego o warunkach i terminach naboru oraz kryteriach oceny zgłoszonych projektów.

Jednocześnie informuję, że program wieloletni pn. *Pomoc w zakresie finansowania kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową, w tym jej utrzymania i remontów do 2023 roku* (dalej: Program), który stanowi załącznik do Uchwały nr 7/2018 Rady Ministrów z dnia 16 stycznia 2018 r. w sprawie ustanowienia programu wieloletniego „Pomoc w zakresie finansowania kosztów w tym jej utrzymania i remontów do 2023 roku”, określa cele i priorytety utrzymaniowo-remontowe oraz definiuje standard infrastruktury. Zapewnienie odpowiedniego poziomu jakości infrastruktury kolejowej – obok celu, jakim jest niedopuszczenie do degradacji, a w efekcie końcowym likwidacji linii kolejowych – stanowi wyjście naprzeciw potrzebom społecznym dotyczącym dostępności transportu i oczekiwaniom rynkowym, artykułowanym przez przewoźników kolejowych i innych użytkowników infrastruktury kolejowej.

Zgodnie z założeniami Programu, opracowano kategoryzację odcinków linii kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., obejmując nią całą sieć kolejową. Jednocześnie, co wymaga podkreślenia, odstąpiono od dalszej likwidacji linii kolejowych, wcześniej przewidzianych do zlikwidowania. Linie kolejowe nr 411 Stargard – Pyrzyce od km -0,300 do km 26,100 oraz nr 422 Pyrzyce – Głazów od km 0,858 do km 23,967 zostały zakwalifikowane do kategorii utrzymania „D”. Prędkość na linii nr 411 od km -0,300 do km 0,586 wynosi 50 km/h a na pozostałych odcinkach – 0 km/h, podobnie jak na całej linii nr 422.

Zgodnie z Programem, kategoria „D” grupuje odcinki linii kolejowych, na których prowadzony jest ruch pociągów (ma on marginalną wielkość), a także odcinki nieczynne. Na czynnych odcinkach linii kolejowych kategorii „D” zachowana będzie przejezdność. Ponadto przyjęto, że odcinki nieczynne będą utrzymywane z zachowaniem wymogów wynikających z postanowień ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane.

Zmiana kategorii odcinka, jak również decyzje o jego modernizacji lub odtworzeniu będą podejmowane z uwzględnieniem prognozowanego popytu i obejmować będą ewentualne podwyższenie parametrów. Ewentualny popyt decydujący o zmianie kategorii będzie prognozowany przy założeniu zapewnienia parametrów linii kolejowych odpowiadających określonym przez przewoźników kolejowych potrzebom transportowym.

Odpowiadając na pytanie dotyczące wyłączenia pyrzyckiej linii kolejowej z terenów zamkniętych, uprzejmie informuję, że działki, które znajdują się w pasie usytuowania linii kolejowej nr 411 Stargard – Pyrzyce oraz linii kolejowej nr 422 Pyrzyce – Głazów, zostały objęte statusem terenów zamkniętych na podstawie Decyzji nr 3 Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 24 marca 2014 r. w sprawie ustalenia terenów, przez które przebiegają linie kolejowe, jako terenów zamkniętych (DZ. Urz. MIR poz.25, z późn.zm.). Powyższe działki, na których usytuowana jest infrastruktura torowa linii kolejowych, ujęte zostały w programie wieloletnim pn. *Pomoc w zakresie finansowania kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową, w tym jej utrzymania i remontów do 2023 roku*.

Mając na uwadze powyższe okoliczności oraz możliwość realizacji zadań wprowadzających usprawnienie komunikacji pasażerskiej, na chwilę obecną nie identyfikuje się inicjatywy związanej z przeniesieniem na rzecz miasta praw do gruntu usytuowanego w pasie utrzymywanych odcinków linii kolejowych. Należy zauważyć, że przeniesienie praw do gruntów i zmiana sposobu ich użytkowania w praktyce powoduje, że korytarz drogi kolejowej ulega naruszeniu i ewentualna modernizacja, czy przywrócenie linii kolejowej staje się znacznie utrudnione, droższe lub wręcz niemożliwe.

Z poważaniem

Dokument podpisany elektronicznie przez:

Z upoważnienia Ministra Infrastruktury
Rafał Weber
Sekretarz Stanu