



Znak sprawy: DDP-5.054.45.2020

Szanowna Pani
Elżbieta Witek
Marszałek Sejmu RP

Szanowna Pani Marszałek,

odpowiadając na zapytanie nr 1022 Pana posła Jarosława Rzepy w sprawie obwodnicy Pyrzyce, przekazuję następujące informacje.

Podstawowym aktem prawnym regulującym instytucję terenów zamkniętych są przepisy ustawy z 17 maja 1989 r. – Prawo geodezyjne i kartograficzne (Dz. U. z 2020 r. poz. 276, z późn. zm.). Zgodnie z art. 2 pkt 9 tej ustawy, przez tereny zamknięte należy rozumieć tereny o charakterze zastrzeżonym ze względu na obronność i bezpieczeństwo państwa. Tereny zamknięte, zgodnie z art. 4 ust. 2a ustawy, są ustalane przez właściwych ministrów i kierowników urzędów centralnych w drodze decyzji, w której określone są również granice terenu zamkniętego. Tym samym teren zamknięty został bezpośrednio powiązany z przesłankami bezpieczeństwa i obronności państwa, które stanowią dobro wysoko chronione i warunkują jego powstanie.

Działki gruntu znajdujące 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. MliR poz. 25, z późn. zm.).

Linie kolejowe nr 411 Stargard Szczeciński – Pyrzyce od km - 0,300 do km 26,100 oraz linia nr 422 Pyrzyce – Głazów od km 0,858 do km 23,967 zostały ujęte w programie wieloletnim pn. Pomoc w zakresie finansowania kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową, w tym jej utrzymania i remontów do 2023 roku, stanowiącym 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”, oraz zostały zakwalifikowane do kategorii utrzymania „D”.

Zgodnie z Programem, kategoria utrzymania „D” grupuje odcinki linii kolejowych, na których prowadzony jest ruch pociągów, a także odcinki nieczynne. Na czynnych odcinkach linii kategorii „D” zachowana będzie przejezdność, natomiast 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 odpowiadających określonym przez przewoźników potrzebom transportowym.

Na podstawie art. 39 ust. 3 ustawy z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” (Dz. U. z 2018 r. poz. 1311 oraz z 2019 r. poz. 492), podmiotem upoważnionym do dokonania nieodpłatnego przekazania mienia m.in. na rzecz jednostek samorządu terytorialnego jest spółka Polskie Koleje Państwowe S.A. Na mocy przepisów ww. ustawy, PKP S.A. może mienie zbędne przekazać nieodpłatnie, w drodze umowy, na własność jednostkom samorządu terytorialnego na cele związane z inwestycjami infrastrukturalnymi służącymi wykonywaniu zadań własnych tych jednostek w dziedzinie transportu.

Mając jednak na uwadze powyższe okoliczności oraz możliwość realizacji zadań wprowadzających usprawnienie komunikacji pasażerskiej, nie znajduje się uzasadnienia do 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 spowoduje, że korytarz drogi kolejowej ulegnie naruszeniu i ewentualna modernizacja czy przywrócenie linii kolejowej stanie się znacznie utrudnione, droższe lub wręcz niemożliwe.

niepodległa

POLSKA
STRUDEM ODZYSKANIA
NIEPODLEGŁOŚCI

Odnosnie do kwestii prac prowadzonych przy rewitalizacji przedmiotowej linii kolejowej, Minister Infrastruktury podtrzymuje stanowisko przekazane w odpowiedzi na Pańską interpelację nr 3881 w sprawie obwodnicy Pyrzyc.

Krajowy Program Kolejowy do 2023 roku jest programem wieloletnim zawierającym listę wszystkich inwestycji PKP Polskie Linie Kolejowe SA realizowanych z wykorzystaniem środków finansowych, których dysponentem jest minister właściwy do spraw transportu, w perspektywie do roku 2023. Ujęte w Programie inwestycje realizowane są w obecnej perspektywie finansowej UE 2014-2020 z możliwością realizacji do 2023 roku zgodnie z zasadą n+3, która określa dodatkowy okres na realizację i rozliczenie projektów i programów współfinansowanych z Funduszy Europejskich. W praktyce oznacza to, że z funduszy przyznanych w ramach perspektywy finansowej 2014-2020 faktycznie korzystać można do roku 2023.

Projekt pn. „Odtworzenie połączenia Stargard – Myślibórz” rozważany jest w ramach prac związanych z opracowaniem wykazu inwestycji planowanych do realizacji w przyszłej perspektywie finansowej 2021-2027. Na dzień dzisiejszy nie jest znana kwota dostępnej alokacji środków UE na projekty kolejowe ani zasady przygotowania, oceny i wyboru projektów w ramach kolejnej perspektywy finansowej. W związku z powyższym, obecnie nie jest możliwe wskazanie projektów planowanych do realizacji w przyszłej perspektywie finansowej. Po opublikowaniu wymienionych wyżej informacji przez odpowiednie instytucje i organy możliwe będzie opracowanie programu wieloletniego w zakresie inwestycji kolejowych w przyszłej perspektywie finansowej UE.

We wcześniejszej korespondencji wskazano również na możliwość realizacji omawianej inwestycji w ramach Programu Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej – Kolej + do 2028 roku, przyjętego uchwałą nr 151/2019 Rady Ministrów z dnia 3 grudnia 2019 r. W załączniku do tego Programu zestawiono miejscowości, dla których zostały zidentyfikowane potrzeby inwestycyjne, jako rekomendowane do objęcia wsparciem. Wykaz miejscowości jest katalogiem otwartym co oznacza, że aplikować o środki Programu mogą także inne jednostki samorządu terytorialnego wpisujące się w jego założenia. Jest to uwarunkowane m.in. dostępnością środków przeznaczonych na dofinansowanie w ramach Programu.

PKP PLK SA jako realizator Programu w dniu 26 maja br. opublikowała na swojej stronie internetowej oraz przekazała do wszystkich urzędów marszałkowskich i wojewodów komunikat o warunkach i terminach naboru oraz kryteriach oceny zgłoszonych projektów w ramach Programu Kolej +. Zgodnie z przyjętymi założeniami zainteresowany wzięciem udziału w Programie samorząd będzie mógł wskazać prace, których wykonaniem będzie zainteresowany. Według ogłoszonego pierwszego naboru czas na złożenie aplikacji w I naborze upływa 26 sierpnia br.

Ewentualna realizacja przedmiotowego projektu byłaby możliwa na podstawie przeanalizowanych w studium wykonalności wariantów inwestycyjnych, zatem w chwili obecnej nie jest znany potencjalny przebieg tej linii kolejowej.

Odnosnie do możliwości partycypacji Ministra Infrastruktury w budowie obwodnicy Pyrzyc, aktualne pozostaje stanowisko przekazane w odpowiedzi na interpelację nr 3881.

W związku z faktem, 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. Minister Infrastruktury może wesprzeć realizację tej inwestycji na zasadach opisanych we wcześniejszej korespondencji.

Z poważaniem

Dokument podpisany elektronicznie przez:

Z upoważnienia

MINISTRA INFRASTRUKTURY

Rafał Weber

Sekretarz Stanu