



Olsztyn, 22 lutego 2019 r.

GM.0003.1.2019

**Pan
Paweł Czemieliński
Radny Sejmiku Województwa
Warmińsko-Mazurskiego**

Szanowny Panie Radny,

W odpowiedzi na Pana interpelację złożoną w dniu 11 lutego 2019 r., w sprawie programu Kolej Plus, uprzejmie informuję, co następuje:

I. *„W związku z uruchomieniem przez Ministerstwo Infrastruktury programu Kolej Plus i możliwości dofinansowania do 85% kosztów inwestycji przy tworzeniu nowej infrastruktury kolejowej pragnę zapytać o priorytety kolejowe województwa Warmińsko-Mazurskiego na najbliższe lata”.*

Zarząd Województwa w minionych latach wskazał priorytety inwestycji kolejowych (deklarując jednocześnie zwiększenie wielkości pracy eksploatacyjnej w danym roku, po zrealizowaniu przedsięwzięcia), które aktualnie są realizowane, tj.:

- Linia nr 216 – Działdowo – Olsztyn,
- Linia nr 219 – Szczytno – Pisz – Ełk,
- Linia nr 221 – Gutkowo – Braniewo.

Ponadto, trwają prace w zakresie studium wykonalności dla projektu „Prace na linii kolejowej nr 38 na odcinku Ełk – Korsze wraz elektryfikacją”, po zakończeniu którego Zarząd Województwa również zadeklarował zwiększenie wielkości pracy eksploatacyjnej.

Natomiast, w nawiązaniu do Rządowego Programu Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej, tzw. „Kolej Plus”, nie wskazano priorytetów inwestycyjnych na najbliższe lata, ponieważ Zarząd Województwa podjął działania zmierzające do omówienia z zarządcą infrastruktury, tj. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. warunków brzegowych, co do możliwości realizacji zamierzeń inwestycyjnych w skali całego województwa.

Stosownie do art. 4 i art. 17 ustawy Prawo Budowlane (Dz. U. z 2018 r., poz. 1202 z późn. zm.) uczestnikiem procesu budowlanego jest m.in. inwestor, jeżeli wykáže prawo do dysponowania nieruchomością na cele budowlane.

W przypadku inwestycji dot. linii kolejowej, województwo warmińsko-mazurskie nie posiada tytułu prawnego do takiej nieruchomości gruntowej. Takie nieruchomości znajdują się we władaniu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. i jako zarządca infrastruktury oraz ewentualny inwestor może zainicjować proces inwestycyjny, o którym mowa w art. 9n – 9ae ustawy o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2017 r., poz. 2117 z późn. zm.).

Zgodnie z art. 38b ww. ustawy, z budżetu jednostki samorządu terytorialnego może być finansowana lub dofinansowana działalność zarządcy, o której mowa w art. 38a ust. 1.

II. „(...) likwidacja połączenia kolejowego (pasażerskiego) pomiędzy Ełkiem, a Oleckiem w styczniu 2013 roku”.

Ad. 1 „Proszę o informację, czy planowane jest wznowienie połączeń kolejowych pasażerskich Ełk – Olecko?”

Stosownie do:

- „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Warmińsko-Mazurskiego” przyjętego Uchwałą Nr XXX/582/13 Sejmiku Województwa Warmińsko-Mazurskiego z dnia 24 września 2013 r.,
- Wieloletniej Prognozy Finansowej, uchwalonej przez Sejmik Województwa,

Zarząd Województwa Warmińsko-Mazurskiego zawarł w dniu 26 października 2015 r. umowę Nr IG-I.1/2016-2020 o wykonanie wojewódzkich i międzywojewódzkich kolejowych przewozów pasażerskich w ramach świadczenia usług publicznych na obszarze województwa warmińsko-mazurskiego i województwach sąsiednich w latach 2016 – 2020, która nie przewiduje wznowienia pasażerskich przewozów kolejowych na linii nr 41 na odcinku Ełk – Olecko.

Ad. 2 „Czy Zarząd Województwa zamierza wpisać linię kolejową nr 41 do priorytetowych planów transportowych województwa?”

Stan techniczny linii nr 41 na odcinku Ełk – Olecko spełnia wymogi w zakresie pasażerskiej komunikacji kolejowej. Nie ma zatem potrzeby umieszczania tego odcinka w zamierzeniach modernizacyjnych zarządcy infrastruktury, tj. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

W 2012 r. znaczący spadek potoku podróżnych, a tym samym zmniejszenie się stopnia pokrycia kosztów uzyskanymi przychodami, doprowadziły do zaprzestania realizacji regionalnych przewozów pasażerskich na przedmiotowym odcinku.

Ad. 3 „Czy władze województwa kontaktowały się z poszczególnymi gminami w sprawie odtworzenia danej linii?”

Uwzględniając znaczący spadek potoku podróżnych, znikome zainteresowanie przewozami komunikacji kolejowej na linii nr 41 na odcinku Ełk – Olecko oraz zmniejszenie się stopnia pokrycia kosztów uzyskanymi przychodami, podejmowanie inicjatywy w zakresie utrzymania ww. przewozów byłoby niezgodne z zapisem art. 44 ust. 3 pkt. 1 l. a ustawy o finansach publicznych (Dz. U. z 2017 r. poz. 2077 z późn. zm.), który stanowi, że wydatki publiczne powinny być dokonywane w sposób celowy i oszczędny, z zachowaniem zasady uzyskiwania najlepszych efektów z danych nakładów.

Ad. 4 „Jakie są koszty utrzymania danej linii zakładając cztery pary pociągów dziennie?”

Informacje w zakresie kosztów utrzymania linii nr 41 na odcinku Ełk – Olecko posiada wyłącznie zarządca infrastruktury, tj. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Natomiast, kwota rekompensaty jaką Samorząd Województwa Warmińsko-Mazurskiego przekazał w 2012 r. Operatorowi na realizację przewozów 3 parami pociągów na linii 41 na odcinku Ełk – Olecko wynosiła 656 352,13 zł.

Ad. 5 „Jaki był potok pasażerów w roku 2012 na odcinku Ełk – Olecko?”

W 2012 r. na linii nr 41 na odcinku Ełk – Olecko, łącznie z przystankami pośrednimi, średni potok podróżnych wynosił:

- dla 1 pary pociągów – około 46 osób,
- dla pozostałych 2 par pociągów 6 – 8 osób.

Z poważaniem

Z upoważnienia Marszałka Województwa
Warmińsko-Mazurskiego

Marcin Kuchciński
Wicemarszałek