

RPH / 1600 / 2018



MINISTER INFRASTRUKTURY

Zgodnie z dyspozycją dyrektora

otrzymuje do realizacji

I Gnodeliego

A. Prowse

17.01.2018 Pko
(data i podpis)

KANCELARIA SENATU
Biuro Prac Senackich
Wpłynęło 17.01.2018
Nr dz. min.
Pko

Warszawa, 16 stycznia 2018 r.

DTK.VI.054.125.2017.JW.1

Pan
Stanisław Karczewski
Marszałek Senatu
Rzeczypospolitej Polskiej

odpowiadając na oświadczenie złożone przez senatora Waldemara Sługockiego podczas 51. posiedzenia Senatu RP w dniu 7 grudnia 2017 r. przedstawiam następujące informacje.

W rozkładzie jazdy pociągów 2017/2018, w porównaniu z poprzednią edycją rozkładu jazdy, zwiększyła się liczba połączeń międzywojewódzkich dofinansowanych przez ministra właściwego do spraw transportu. W przypadku relacji pociągów obsługujących Zieloną Górę uruchomiono dodatkową parę pociągów na odcinku Wrocław – Zielona Góra – Szczecin, w związku z tym od 10 grudnia br. pomiędzy Zieloną Górą a sąsiednimi miastami wojewódzkimi funkcjonuje następująca liczba codziennych połączeń PKP Intercity SA:

- Zielona Góra – Szczecin – 3 pary pociągów,
- Zielona Góra – Wrocław – 4 pary pociągów,
- Zielona Góra – Poznań – 5 par pociągów.

Niezależnie od powyższego na ww. relacjach również przewoźnik Przewozy Regionalne sp. z o.o. ,w ramach usług realizowanych na zamówienie samorządów województw, uruchamia połączenia bezpośrednie:

- Zielona Góra – Szczecin – 2 pary pociągów,
- Zielona Góra – Wrocław – 8 par pociągów,
- Zielona Góra – Poznań – 4 pary pociągów.

Odnośnie do kwestii połączeń Zielonej Góry z Warszawą zwracam uwagę, że obowiązujące *rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej 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 2012 r., poz. 1151 z późn. zm.) – tzw. Plan Transportowy zakłada, że poziom minimalny oferty będzie zapewniał bezpośrednie pociągi (nie mniej niż 2 pary w dobie) pomiędzy Warszawą a pozostałymi miastami wojewódzkimi. Wymóg ten jest obecnie spełniony, zaś zwiększenie liczby ww. połączeń zostanie rozważone po zakończeniu prac modernizacyjnych na odcinku Warszawa – Poznań.

Odpowiadając na zawarte w oświadczeniu pytanie dotyczące posiadanych przez resort danych statystycznych o zapotrzebowaniu na korzystanie z usług transportowych na trasach z Zielonej Góry do innych miast wojewódzkich informuję, że w ramach zawartej z PKP Intercity SA umowy o świadczenie usług publicznych Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa otrzymuje dane dotyczące liczby osób wsiadających i wysiadających na poszczególnych stacjach dla każdego pociągu uruchamianego na zamówienie ministra właściwego do spraw transportu. Materiał jest opracowywany przez przewoźnika na podstawie badań realizowanych trzy razy w roku. Ponadto przewoźnik na wniosek zamawiającego przekazuje również inne dane statystyczne, które uzyskuje m.in. z systemu sprzedaży.

Jednocześnie pragnę zaznaczyć, że tego rodzaju dane, zastrzeżone jako tajemnica przedsiębiorstwa, nie mogą zostać przedstawione w niniejszej odpowiedzi. Treści odpowiedzi na oświadczenia są podawane do publicznej wiadomości, zaś ujawnienie informacji tego rodzaju mogłoby negatywnie wpłynąć na rynkową pozycję przewoźnika PKP Intercity SA. Dane dotyczące wskaźników ekonomiczno-eksploatacyjnych, w tym kosztów i przychodów z usług oraz planów finansowych pociągów w konkretnych okresach kursowania, nie są upubliczniane, a ich ujawnienie mogłoby spowodować wykorzystanie danych przez konkurujących przewoźników zarówno kolejowych, drogowych, jak i lotniczych. W konsekwencji naruszony zostałby ważny interes przedsiębiorstwa. Brak wiedzy po stronie operatora w zakresie tego typu danych dotyczących innych przewoźników przy jednoczesnym udostępnieniu takich danych do wiadomości publicznej przez spółkę stanowiłoby dla jej konkurentów źródło przewagi konkurencyjnej, w tym dałoby im korzyść przez zaoszczędzenie wydatków na pozyskanie danych rynkowych lub zwiększenie zysków i umożliwiłoby im dostosowanie swoich strategii do działalności przewoźnika.

W związku z pytaniem dotyczącym próśb od mieszkańców województwa lubuskiego w sprawie zwiększenia liczby połączeń z innymi ośrodkami wojewódzkimi informuję, że w roku 2017 resort otrzymał jeden wniosek w sprawie zwiększania liczby ww. połączeń. W załączeniu przekazuję kopię korespondencji w tej sprawie.

Uprzejmie proszę o przyjęcie powyższych wyjaśnień oraz liczę, że przedstawione informacje okażą się wystarczające i w pełni wyjaśnią wszelkie wątpliwości.

tytuł wyraz szacunku

Andrzej Adamczyk

Załącznik:

zgodnie z treścią pisma

Departament Kolejnictwa

DTK.VI.051.198.2017.PM.2



w związku z Pana wystąpieniem przedstawiam poniższe informacje w zakresie połączeń kolejowych w województwie lubuskim oraz infrastruktury kolejowej.

Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa dokonało analizy materiału zgromadzonego w przedmiotowej sprawie.

W obecnie obowiązującym rocznym rozkładzie jazdy pociągów edycji 2017/2018 istnieje poranne bezpośrednie połączenie z Zielonej Góry do Warszawy pociągiem TLK „Zielonogórczanin” odjeżdżającym ze stacji Zielona Góra o godzinie 5:45, przyjeżdżającym do stacji Warszawa Centralna o godzinie 11:09. Natomiast kolejne bezpośredni pociąg do Warszawy odjeżdża ze stacji Zielona Góra o godzinie 15:26.

Odnosząc się do kwestii połączenia nocnego z Zielonej Góry do Warszawy uprzejmie wyjaśniam, że aktualnie ma miejsce tendencja polegająca na zmniejszaniu się liczby pociągów nocnych spowodowana głównie spadkiem popytu (szczególnie poza sezonem wakacyjnym). Zmniejszające się czasy podróży powodują, że docelowo jedynie kilka relacji w kraju będzie obsługiwana również pociągami nocnymi.

Drugim powodem ograniczenia liczby pociągów nocnych jest wyeksploatowanie taboru (wagony sypialne typu Goerlitz, wyprodukowano w latach 1977-1986, natomiast użytkowane przez PKP Intercity SA wagony kuszetki wyprodukowano w latach 1976-1977). Pierwsze naprawy główne wagonów kuszetek bez gruntownej modernizacji przeprowadzono w latach 1990-1995, drugie naprawy główne powinny zostać wykonane w latach 2012-2014 po około 40 latach eksploatacji, co jest nieuzasadnione z technicznego i ekonomicznego punktu widzenia. Wagony nowe lub zmodernizowane kursują na nielicznych trasach. PKP Intercity SA obecnie nie planuje zakupu nowych wagonów sypialnych i z miejscami do leżenia.

Odnosząc się do liczby bezpośrednich połączeń Zielonej Góry z największymi miastami w Polsce informuję, że w opinii Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa liczba ta jest optymalna z punktu widzenia możliwości finansowych organizatora przewozów, uwarunkowań związanych z infrastrukturą kolejową, dostępności taboru i innych czynników technicznych po stronie przewoźnika.

W kwestii przystanku kolejowego w Nowym Kisielinie wyjaśniam, że perony w Nowym Kisielinie zostały zbudowane przez miasto Zielona Góra, które nadal jest ich właścicielem. Przedmiotowy przystanek nie został zgłoszony do obecnego rozkładu jazdy.

Odnosząc się do postulatu zmian nazw wskazanych przez Pana stacji kolejowych uprzejmie informuję, że do wniosku o zmianę nazwy stacji pasażerskiej należy dołączyć uchwałę rady miasta lub gminy właściwych dla danej lokalizacji, które wyrażają opinię w zakresie wnioskowanej zmiany. Powyższa uchwała jest niezbędną ze względu na fakt pokrywania kosztów zmiany nazwy stacji przez wnioskodawcę. O powyższych uwarunkowaniach władze Zielonej Góry były informowane kilkakrotnie od 2014 r.

W dniu 6.12.2017 r. do PKP Polskie Linie Kolejowe SA (dalej: „PKP PLK”) wpłynęło oświadczenie nr LIX.5.2017 Rady Miasta Zielona Góra z dnia 28.11.2017 r. w sprawie wyrażenia opinii dla zmiany nazw stacji kolejowych Miasta Zielona Góra, które opiniuje pozytywnie zmianę nazw dla stacji: Przylep na Zielona Góra Przylep, Stary Kisielin na Zielona Góra Stary Kisielin oraz Zielona Góra na Zielona Góra Główna. Obecnie PKP PLK oczekuje na deklarację wnioskodawcy o pokryciu kosztów przedmiotowych zmian nazw.



Należy zaznaczyć, że zmiana nazwy stacji może zostać wprowadzona w terminie wejścia w życie nowego rozkładu jazdy pociągów. W związku z powyższym złożone wnioski będą rozpatrywane w okresie tworzenia założeń do nowego rozkładu jazdy.

W kwestii remontu stacji w Zielonej Górze uprzejmie informuję, że wysokość peronu wynosząca 55 cm jest zgodna z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10.09.1998 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie (Dz.U. 2014 poz. 867) oraz obowiązującymi standardami technicznymi i obowiązującymi w PKP PLK instrukcjami. Dodatkowa krawędź peronowa w stacji Zielona Góra została zaprojektowana w sposób optymalny względem zastanych warunków układu torowego oraz okolicznej zabudowy. W projekcie przewidziana została także przyszła budowa windy osobowej oraz pochylni pieszo-rowerowej.

Odnosząc się do zagadnienia systemu SDIP zainstalowanego na stacji Zielona Góra wyjaśniam, iż jest to system prototypowy na skalę całej sieci kolejowej zarządzanej przez PKP PLK (docelowo ma być stosowany w całym kraju) i znajduje się w fazie testów. W trakcie testów występują błędy systemowe, na przykład wskazany przypadek prezentacji na wyświetlaczach krawędziowych tylko jednego z trzech pociągów stojących przy jednej krawędzi peronowej. Problem jest obecnie rozwiązywany. Docelowo na wyświetlaczu krawędziowym wyświetlana będzie informacja dokładnie o tym pociągu, którego skład został przypisany do sektora właściwego dla wyświetlacza. Realizacja powyższego działania planowana jest do czasu wprowadzenia kolejnej edycji zastępczego rozkładu jazdy¹, która będzie obowiązywała od dnia 11 marca 2018 r.

Natomiast problem błędnie wygłaszanej nazwy stacji Frankfurt/Oder został wyeliminowany w dniu 8.09.2017 r. Od tego dnia nazwa stacji jest wygłaszana bez ukośnika. Odnosząc się do kwestii niezgodności w czasie wygłaszanego komunikatu względem stanu rzeczywistego informujemy, że ewentualne nieprawidłowości w tym zakresie są efektem błędu popełnionego przez operatora konsoli CSDIP, który ma możliwość skorygowania informacji w wygłaszanym komunikacie lub wstrzymania jego wygłoszenia.

W kwestii budowy nowych przystanków kolejowych na terenie miasta Zielona Góra informuję, że ze strony Miasta Zielona Góra jako organizatora przewozów oraz przewoźników kolejowych nie zostały podjęte konkretne inicjatywy dotyczące budowy nowych przystanków na terenie miasta.

Odnosząc się do zarzutu braku schodów ruchomych oraz zepsutej windy uprzejmie wyjaśniam, że stacja Zielona Góra nie spełnia warunków niezbędnych do budowy schodów ruchomych, które wymagają zamkniętej przestrzeni. Ponadto schody ruchome nie mogą być wykorzystywane przez osoby niedowidzące, niewidome oraz pasażerów z wózkami dziecięcymi. W związku z powyższym w stacji Zielona Góra zabudowane zostały windy osobowe. Awaria wind jest wynikiem zalania tunelu do poziomu stropu wodą deszczową na skutek braku właściwej kanalizacji deszczowej na terenie miasta. W związku z zalaniem uszkodzone zostały podzespoły elektroniczne wind. Ponowne uruchomienie wind jest spodziewane w styczniu 2018 r.

Rozpoczęte zostały prace budowlane mające na celu wydłużenie istniejącego tunelu do ul. Towarowej wraz z budową kolejnej windy oraz pochylni pieszo-rowerowych prowadzących do tunelu.

W kwestii rozwiązania związanego z obsługą przystanków na żądanie wyjaśniam, że ze względu na brak odpowiednich uregulowań w Polsce, takie rozwiązanie w naszym kraju nie jest stosowane.

Ponadto informuję, że do PKP PLK nie wpłynęły wnioski przewoźników kolejowych w sprawie instalacji biletomatów na peronach stacji Zielona Góra.

W związku z pytaniem dotyczącym funkcjonowania baru lub restauracji na dworcu Zielona Góra informuję, że prowadzenie lokali gastronomicznych stanowi działalność komercyjną przedsiębiorstw, natomiast kwestie dotyczące najmu powierzchni leżą w gestii zarządcy dworca, tj. spółki Polskie Koleje Państwowe SA.

¹ W świetle zapisów Regulaminu Sieci 2017/2018 opracowanego przez zarządcę infrastruktury Spółkę PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., **Zastępczy rozkład jazdy (ZRJ)** to rozkład jazdy pociągów opracowany w ramach zmiany rozkładu jazdy pociągów, wynikającej z planowanych inwestycji, remontów lub utrzymania linii kolejowych, w której nie są rozpatrywane wnioski o przydzielenie tras pociągów.

W kwestii zadaszania nad peronami wyjaśniam, że wiaty siedziskowe umieszczone na peronach stacji Zielona Góra są rozwiązaniem tymczasowym. Instalacja wiat sektorowych jest planowana w 2018 r. Wykonawca prac związanych z budową nowego zadaszania został już wybrany i obecnie opracowuje niezbędną dokumentację.

Odnosząc się do kwestii peronu, który nie jest wykorzystywany informuję, że łącznik między peronami nr 1 i 3 stanowi przejście między peronami, a nie oddzielny peron. W związku z powyższym na krawędzi łącznika zostało ustawione ogrodzenie. Przedmiotowy łącznik nie może być peronem z uwagi na lokalizację rozjazdów, urządzeń sterowania ruchem kolejowym oraz semaforów.

Uprzejmie proszę o przyjęcie powyższych informacji, dziękując jednocześnie za zaangażowanie w sferze kolejowych przewozów pasażerskich. Liczę, że powyższe informacje okażą się wystarczające i w pełni wyjaśnią wszelkie wątpliwości.

S. Powasowski
ZASTĘPCA DYREKTORA
Departamentu Kolejnictwa
J. Kępczak
Jakub Kępczak