



# Minister Infrastruktury

Sekretarz stanu  
Andrzej Bittel

Znak pisma: DTK-1.054.11.2023  
Warszawa, 19 czerwca 2023

Pan  
**Tomasz Grodzki**  
Marszałek Senatu  
Rzeczypospolitej Polskiej

*Szanowny Panie Marszałku,*

w nawiązaniu do oświadczenia senatora Stanisława Gawłowskiego z dnia 17 maja 2023 r. w sprawie realizacji programu „Pomoc w zakresie finansowania kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową, w tym jej utrzymania i remontów do 2023 r.”, po uzyskaniu niezbędnych informacji od PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (dalej: „Spółka”), przedstawiam poniżej stanowisko.

Średnia rozkładowa prędkość handlowa w rozkładzie jazdy 2021/22 dla pociągów towarowych kształtowała się na poziomie 31 km/h. Na rozkład jazdy 2022/23 przypada ciąg dalszy realizacji kolejowych inwestycji infrastrukturalnych na wielką skalę, w związku z tym można założyć, iż prędkość handlowa będzie na stałym poziomie z tendencją rosnącą podobnie jak w latach poprzednich.

Ponadto warto zaznaczyć, iż na wskaźnik średniej prędkości handlowej ma wpływ znaczna liczba zmiennych, zarówno leżących po stronie zarządcy infrastruktury jak i leżących po stronie przewoźników kolejowych, w związku z tym szacowanie wartości wskaźnika na kolejne lata obarczone są dużym ryzykiem błędu. Prędkość handlowa jest to prędkość wynikająca z konstrukcji rozkładu jazdy uwzględniająca założenia aplikanta przy składaniu wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej. Jest ona zależna m.in. od parametrów taboru, którym obsługiwany jest przejazd wnioskowany przez przewoźnika oraz od pozostałych parametrów uwzględnionych we wniosku, m.in.: prędkości, masy hamującej, rodzaju hamulca, czyli czynników nie leżących po stronie Spółki. Ponadto, analizując czynniki mające wpływ na wartość średniej prędkości handlowej, które są niezależne od Spółki należy wskazać na:

- zamówienia przewoźników, w których prędkość maksymalna jest niższa niż dopuszczalna prędkość drogowa (na linii);
- dokonywane przez przewoźników zmiany parametrów pociągu (zmiany pojazdów trakcyjnych na te o gorszych parametrach);

- aktualizacja postojów handlowych przez przewoźników, tj. wstawianie nowych postojów.

W efekcie założona prędkość dla danego przejazdu może być niższa niż dopuszczalna maksymalna prędkość obowiązująca dla danego odcinka linii kolejowej.

Ponadto, część pociągów towarowych uruchamiana jest z opóźnieniem, a to powoduje, że nie jedzie zgodnie z pierwotnie zaplanowanym rozkładem jazdy i często czeka na inne pociągi. Kwestia planowego uruchomienia pociągu leży przede wszystkim po stronie przewoźnika kolejowego.

Warto nadmienić, że w realizacji programu „Pomoc w zakresie finansowania kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową, w tym jej utrzymania i remontów do 2023 r.” Spółka wykonała inne wskaźniki celu głównego programu, tj. „Udział długości eksploatowanych linii kolejowych spełniających standardy do ogólnej długości eksploatowanych linii kolejowych (%)”, a jego wartość w 2022 r. przekracza wartość jako efekt Programu wartość ta wyniosła 91,14%, a planowany efekt ww. programu to 88%. Za powyższe wskaźniki odpowiada zarządca infrastruktury i Spółka ma decydujący wpływ na ich realizację. Ponadto, Spółka osiąga wskaźniki punktualności kwalifikowanej pociągów pasażerskich i towarowych oraz wskaźniki dotyczące bezpieczeństwa.

Odnosnie pytania o wydatkowanie środków publicznych informuję, że w okresie od 2016 r. do końca I kw. 2023 r. na inwestycje modernizacyjne zrealizowane/realizowane w ramach Krajowego Programu Kolejowego do 2023 r. i Rządowego programu budowy lub modernizacji przystanków kolejowych na lata 2021 – 2025, Spółka wydatkowała kwotę ok. 57,2 mld zł. Na utrzymanie i remonty infrastruktury kolejowej od 2016 r. do końca I kw. 2023 r. wydatkowano ok. 15,1 mld zł.

*Z wyrazami szacunku,*

Z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Dokument podpisany elektronicznie przez:

Andrzej Bittel

Sekretarz Stanu