



**MINISTER
TRANSPORTU, BUDOWNICTWA
I GOSPODARKI MORSKIEJ**

SEKRETARIAT
Biura Prac Senackich
Wpłynęło dn. 10.05.13
nr. 3593 podpis. [signature]

GABINET MARSZAŁKA SENATU

wpłynęło dn. 09.05.2013r.

nr. 2168 podpis. [signature]

Warszawa, dnia 8 maja 2013 r.

Nr TK-1w-0701-091/13

(Dot.: BPS/043-30-1230/13 z dnia 8 kwietnia 2013 r.)

**Pan
Bogdan Borusewicz
Marszałek Senatu RP**

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na oświadczenie senatora Ryszarda Góreckiego złożone podczas 30. posiedzenia Senatu RP w dniu 4 kwietnia 2013 r., przedstawiam poniższe informacje.

Jednym z najistotniejszych problemów polskich przewoźników kolejowych są wysokie koszty funkcjonowania, spośród których za najistotniejszy uważa się koszt dostępu do infrastruktury. W związku z powyższym, w celu poprawy sytuacji na kolei, podejmowane są działania ukierunkowane na obniżenie opłat za korzystanie z torów, tak aby przewoźnicy kolejowi mogli konkurować z przewoźnikami drogowymi.

Wysokość opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej uzależniona jest przede wszystkim od dwóch czynników: kosztów ponoszonych przez zarządcę infrastruktury oraz wysokości środków przeznaczonych na finansowanie infrastruktury. Wobec systematycznie zwiększanych nakładów na kolej z budżetu państwa, w celu obniżenia kosztów działalności zarządcy, konieczne jest przeprowadzenie procesu restrukturyzacji PKP PLK S.A., który niefortunnie został opisany przez niektóre media jako „likwidacja linii kolejowych”, co nie oddaje istoty podejmowanych działań i może wprowadzać w błąd opinię publiczną.

Restrukturyzacja ma się wiązać przede wszystkim z optymalizacją kosztów zarządcy infrastruktury. Rezygnacja z obsługi stosunkowo ograniczonej części linii jest jednym z elementów tego procesu. W opracowanej analizie, uwzględniającej wyniki obejmujące okres 7 lat, wzięto pod uwagę następujące czynniki:

- zainteresowanie przewoźników,
- zainteresowanie władz samorządowych,
- ważność dla zachowania spójności sieci,
- stan techniczny i parametry eksploatacyjne,
- przychody danego odcinka,
- koszty danego odcinka,
- wynik finansowy,
- utracone przychody na całych trasach,
- ruch pasażerski i towarowy,
- liczbę mieszkańców na terenie wokół danego odcinka,
- PKB na mieszkańca,

- bezrobocie,
- liczbę samochodów,
- gęstość dróg,
- siatkę połączeń alternatywnych (w tym: czasy przejazdu),
- ceny połączeń alternatywnych,
- liczbę dużych zakładów pracy i firm produkcyjnych.

Podkreślam, że analiza, która obejmowała ponad 7 tys. km linii kolejowych, była jedynie materiałem na podstawie którego zapadły decyzje co do sposobu obniżenia kosztów PKP PLK S.A. Niemniej, o ile wysunięte w analizie tezy okazały się nieuzasadnione w kontekście istniejących potrzeb społecznych bądź gospodarczych, co do zasady ograniczeń nie wprowadzono. Wdrożenie ograniczeń było planowane od 15 grudnia 2013 r., tj. od dnia wprowadzenia nowego rozkładu jazdy pociągów, w odniesieniu do 910 km linii kolejowych. Na liniach tych obecnie sporadycznie realizowane są przewozy towarowe o niewielkiej masie bądź przejazdy okazjonalne. Ponadto PKP PLK S.A. podjęła decyzję o warunkowym udostępnianiu 1090 km linii, na których również miały zostać wprowadzone ograniczenia, o ile zamówienia złożone przez przewoźników kolejowych nie zapewniłyby odpowiedniego pokrycia kosztów funkcjonowania tych linii.

Jednocześnie Spółka prowadziła konsultacje z samorządami województw dotyczące perspektyw konkretnych linii. Wzięto także pod uwagę stanowisko podmiotów gospodarczych działających w obszarze ciężenia linii. Po zakończeniu przedmiotowych konsultacji Zarząd Spółki w dniu 11 kwietnia 2013 r. zweryfikował plany dotyczące poszczególnych linii. Zgodnie z nową decyzją eksploatacja linii kolejowej nr 219 na odcinku Szczytno – Ełk zostanie utrzymana. Natomiast w odniesieniu do linii kolejowej nr 223 na odcinku Czerwonka – Orzysz zarządca infrastruktury przewidział wyłączenie jej z eksploatacji z dniem 15 grudnia 2013 r.


Zapowiadania
MINISTRA
TRANSPORTU, BUDOWNICTWA
I GOSPODARSTWA MORSKIEJ

Andrzej Massel
Podsekretarz Stanu