



**MINISTER
TRANSPORTU, BUDOWNICTWA
I GOSPODARKI MORSKIEJ**

Nr TK-1w-0701-092/13

(Dot.: BPS/043-30-1254/13 z dnia 8 kwietnia 2013 r.)

GABINET MARSZAŁKA SENATU

wpłynęło dn. 14.05.2013 r.

nr. 2252. podpis. MPateć

Warszawa, dnia 10 maja 2013 r.

P. R. Rojek
SEKRETARIAT
Biura Prac Senackich
Wpłynęło dn. 14.05.13
nr. 4118 podpis. *M*

**Pan
Bogdan Borusewicz
Marszałek Senatu RP**

Szanowny Panie Marszałku

w odpowiedzi na oświadczenie senatora Władysława Ortyła 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 25 na odcinku Dębica – Chmielów k/Tarnobrzega zostanie utrzymana.

Pragnę również zauważyć, że w pismo TK-1rp-0701-2/13 z dnia 25 stycznia 2013 r. stanowiące odpowiedź na oświadczenie z dnia 20 grudnia 2013 r. nie zawierało jakichkolwiek nieprawdziwych informacji i było aktualne na dzień jego podpisania. Nie jest również prawdą zacytowane stwierdzenie profesora Marka Sitarza jakoby „nie zdarzyło się w Polsce, żeby linia zawieszona została później odwieszona”. Przykładem takich linii mogą być: Wrocław Nadodrze – Trzebnica, Szklarska Poręba Górna – granica państwa (Harrachov), Wałcz – Kalisz Pomorski. Warto również podkreślić, że decyzje o przywróceniu przewozów w dużej mierze zależały od dobrej woli samorządów województw. Doświadczenia ostatnich lat skłaniają do optymistycznego spojrzenia na kwestię przyszłości linii kolejowych o regionalnym znaczeniu.


Zupoważnienia
MINISTRA
TRANSPORTU, BUDOWNICTWA
I GOSPODARKI MORSKIEJ
Andrzej Massel
Podsekretarz Stanu