



**MINISTER
TRANSPORTU, BUDOWNICTWA
I GOSPODARKI MORSKIEJ**

SECRETARIA T
Biura Prac Senackich
Wpłynęło dn. *24.05.13* z zał.
nr. *4528* podpis *[signature]*

GABINET MARSZAŁKA SENATU

wpłynęło dn. *24.05.2013 r.*

nr. *2442* podpis *M. Półci*

Warszawa, dnia *23* maja 2013 r.

Nr TK-1w-0701-099/13

(Dot.: BPS/043-31-1295/13 z dnia 24 kwietnia 2013 r.)

**Pan
Bogdan Borusewicz
Marszałek Senatu RP**

Szanowny Panie Marszałku

w odpowiedzi na oświadczenie senatora Bohdana Paszkowskiego złożone podczas 31. posiedzenia Senatu RP w dniu 18 kwietnia 2013 r., przestawiam 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 ciążenia linii. Po zakończeniu przedmiotowych konsultacji Zarząd Spółki w dniu 11 kwietnia 2013 r. zweryfikował plany dotyczące poszczególnych linii. Zgodnie z nową decyzją linie kolejowe nr 36 Ostrołęka – Łapy oraz nr 49 Śniadowo – Łomża nie zostaną wyłączone z eksploatacji.


Z upoważnienia
MINISTRA
TRANSPORTU, BUDOWNICTWA
I GOSPODARKI MORSKIEJ
Andrzej Massel
Podsekretarz Stanu