



MINISTER INFRASTRUKTURY

Warszawa, dnia 24 stycznia 2011 r.

Cezary Grabarczyk

Nr TK-1w-0701-073/10

S. P. K. S. A.
Biuro Krajowe
Województwo
nr. 770

26.01.11

Kaźmierczak

Pan
Bogdan Borusewicz
Marszałek Senatu RP

Szanowny Panie Marszałku,

Z upoważnienia Prezesa Rady Ministrów, w odpowiedzi na oświadczenie senatora Stanisława Koguta w sprawie sytuacji na kolei złożone podczas 67. posiedzenia Senatu RP w dniu 17 grudnia 2010 r., przekazuję poniższe informacje.

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. jako zarządca infrastruktury kolejowej co roku w drugą niedzielę grudnia dokonuje zmiany rozkładu jazdy pociągów. Prace przygotowujące jego wdrożenie trwają prawie rok. Najistotniejszą częścią przygotowań jest złożenie przez przewoźników kolejowych do zarządcy infrastruktury kolejowej wniosków o przyznanie tras dla pociągów. Wnioski o przydzielenie tras pociągów powinny być złożone co najmniej na 6 miesięcy przed dniem wejścia w życie rozkładu jazdy pociągów. Zarządca przydziela trasy pociągów przewoźnikom kolejowym kierując się priorytetami określonymi w ustawie o transporcie kolejowym, tj. pierwszeństwo przewozu osób i obowiązek służby publicznej oraz potrzebę skoordynowania ruchu pociągów dla przewozu osób. Zarządca bierze pod uwagę przepustowość linii kolejowej. Od momentu złożenia wniosków harmonogram prac jest napięty, ale jego planowa realizacja zapewnia terminowe przygotowanie rzetelnej informacji dla pasażerów. Zarządca infrastruktury kolejowej na organizowanych przez siebie konferencjach rozkładów jazdy pociągów dokonuje koordynacji wzajemnego uzgodnienia połączeń, z uwzględnieniem odpowiednich przerw między przejazdami pociągów różnych przewoźników na tych samych liniach kolejowych. Regulacja ta ma na celu niedopuszczenie do nieprawidłowej konkurencji między przewoźnikami np. odjeżdżanie pociągu jednego przewoźnika 3 minuty przed pociągiem konkurenta lub kilka minut po nim, z przerwą 1 lub 2 godziną do odjazdu następnego pociągu.

Złożenie wniosków o przydzielenie tras pociągów jest poprzedzone wzajemnym uzgodnieniem skoordynowania pociągów przez przewoźników pasażerskich. Problemy w zakresie uzgodnienia oferty między przewoźnikami miały miejsce już w latach poprzednich i aby zapobiec takiej sytuacji, do ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym w 2008 roku wprowadzono art. 30 ust. 2a, zobowiązujący organizatorów i przewoźników kolejowych wykonujących przewozy osób do wzajemnego uzgodnienia skoordynowania pociągów, mając na uwadze potrzeby podróżnych, jeszcze przed złożeniem zarządcy wniosków o przydzielenie tras pociągów. Przedmiotowy przepis zaczął obowiązywać w odniesieniu do procedur przygotowania rozkładu jazdy pociągów wdrażanego 13 grudnia 2009 roku. W 2009 roku uzgodnienia pomiędzy przewoźnikami praktycznie nie miały miejsca, co doprowadziło do konfliktu pomiędzy „PKP Intercity” S.A., PKP PLK S.A. oraz „Przewozy Regionalne” sp. z o.o. Sprawa ta była przedmiotem badania Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego. W 2010 roku zainteresowani przewoźnicy kolejowi podjęli próbę wzajemnego uzgodnienia połączeń kolejowych w wyznaczonym ustawowo terminie.

Z uwagi na brak możliwości wypracowania stanowiska kompromisowego pomiędzy „PKP Intercity” S.A. oraz „Przewozy Regionalne” sp. z o.o., w celu dokończenia procesu wzajemnych uzgodnień, negocjacje dokonywane były przy współpracy Urzędu Transportu Kolejowego. Ostatecznych uzgodnień dokonano na przełomie listopada i grudnia 2010 r., czyli ponad pół roku po wyznaczonym ustawą o transporcie kolejowym terminie. Zdaniem Ministerstwa Infrastruktury, przedmiotowe opóźnienie, które skutkowało koniecznością ponownego przygotowania całej informacji dla podróżnych, było jedną z głównych przyczyn niedogodności, na jakie byli narażeni pasażerowie w związku z wdrożeniem nowego rozkładu jazdy pociągów, obowiązującego od 12 grudnia 2010 r.

Kolejne niedogodności związane z otrzymywaniem przez podróżnych informacji o zmianach w rozkładzie jazdy wynikają z realizowanych remontów i inwestycji w infrastrukturę kolejową. Pasażerowie na niektórych liniach kolejowych otrzymali podwójną informację o rozkładzie jazdy obowiązującym do 12 grudnia 2010 r.: jedna informacja dotyczyła podstawowego rozkładu jazdy, który ma obowiązywać zasadniczo do grudnia 2011 roku, a jednocześnie informację o czasowo wprowadzanych zmianach w związku z realizacją prac remontowych lub inwestycyjnych. Dodatkowo niektórzy wykonawcy robót wycofali się z deklaracji rozpoczęcia prac, skutkiem czego część ogłoszeń o zmianach stała się nieaktualna. Taka sytuacja miała miejsce między innymi na linii kolejowej Warszawa – Łódź.

Występują też niedogodności dla podróżnych na modernizowanych lub rewitalizowanych dworcach kolejowych. Część dworca służąca do odprawy podróżnym zostaje wyłączona z eksploatacji, tworzy się nowe drogi dojścia do kas i peronów. Często wyłączane są z eksploatacji również remontowane perony.

Wdrożenie nowego rozkładu jazdy pociągów zbiegło się z trudnymi warunkami atmosferycznymi, co powodowało awarie taboru kolejowego, na którego remont i modernizację wciąż brakuje środków. Skutkowało to nawet kilkugodzinnymi przerwami w ruchu pociągów. Sieć kolejowa nie jest tak rozbudowana jak sieć drogowa stąd zorganizowanie objazdów zwykle jest utrudnione. Nie zwalnia to jednak z odpowiedzialności przewoźników, którzy na bieżąco powinni informować pasażerów o rozwoju sytuacji i przewidywanej wielkości opóźnienia. W tej sprawie pasażerowie każdorazowo powinni składać skargi do Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego. Skargi takie są podstawą do interwencji organu rządowego odpowiedzialnego za nadzór nad przestrzeganiem praw pasażerów w transporcie kolejowym.

Można oceniać zaistniałą sytuację z perspektywy złej kondycji finansowej, w jakiej znalazły się przedsiębiorstwa kolejowe. Reagowanie na dodatkowe utrudnienia związane z warunkami atmosferycznymi wymaga kosztownych działań, na które obecnie przedsiębiorstw kolejowych nie stać.

Nie można się zgodzić z sugestią, że Minister Infrastruktury brakiem działań podległej administracji doprowadził do zaistniałej sytuacji.

Minister Infrastruktury podjął szereg czynności w zakresie swoich uprawnień i kompetencji, aby zaradzić powstałym problemom.

1. Przede wszystkim skupił się na rozwiązaniach systemowych w zakresie:
 - określenia źródeł finansowania infrastruktury kolejowej w odniesieniu do utrzymania i remontów oraz inwestycji oraz na zapewnieniu środków finansowych,

- wprowadzenia regulacji prawnych usprawniających przygotowanie inwestycji dotyczących linii kolejowych o znaczeniu państwowym tj. wydawania decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej,
 - zapewnienia finansowania (budżet państwa i POIiŚ) modernizacji dworów kolejowych (nowa regulacja prawna z 2009 r. i pierwsze środki finansowe w budżecie państwa w 2010 r.);
 - zapewnienia finansowania odnowy środków transportu (Fundusz Kolejowy, budżet państwa, POIiŚ),
 - legislacyjnym tj. poprawy koordynacji rozkładów jazdy pociągów i uzgadniania ofert przewoźników kolejowych (obowiązek nałożony ustawą uzgadniania nałożony na przewoźników pasażerskich i organizatorów),
 - przygotowania oczekiwanego przez samorzady wszystkich szczebli projektu ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.
2. W zakresie poprawy koordynacji rozkładu jazdy pociągów i uzgadniania ofert przewoźników Ministerstwo Infrastruktury wielokrotnie dokonywało wykładni przepisów ustawy o transporcie kolejowym dla przewoźników i zarządcy infrastruktury. Np. w związku z przedstawionym przez PKP PLK S.A. projektem „Regulaminu przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych”, Ministerstwo Infrastruktury wyraziło negatywne stanowisko wobec przedstawionej propozycji nie przyjmowania do realizacji wniosków, które nie zostały wzajemnie przez przewoźników uzgodnione. W czerwcu ubiegłego roku w związku z interwencjami przewoźników kolejowych, Ministerstwo Infrastruktury wystąpiło do PKP PLK S.A. o przyjęcie wniosków, które nie zostały przez przewoźników wzajemnie uzgodnione, oraz zorganizowanie konferencji uzgodnieniowej w celu rozwiązania zgłaszanych problemów.
 3. Minister Infrastruktury współpracował z Zarządami Województw w celu poprawy sytuacji przewozów regionalnych, np. określenia źródeł finansowania zakupu i modernizacji taboru kolejowego i na wsparcie finansowe umów o świadczenie usług publicznych.
 4. W umowach o świadczenie usług publicznych, które Minister zawierał z przewoźnikami („PKP Intercity” S.A. i „Przewozy Regionalne” sp. z o.o.) określał minimalne wymagania dotyczące jakości świadczonych usług, w tym dostępność miejsc w pociągach, punktualność oraz zapewnienie sprawnego ogrzewania i jednocześnie karał przewoźników karami pieniężnymi za niepunktualność prowadzonych pociągów.
 5. Minister Infrastruktury, w wykonaniu decyzji Prezesa UTK zobowiązującej wszystkich organizatorów przewozów oraz pasażerskich przewoźników kolejowych do opracowania procedury, która ułatwi proces uzgadniania skoordynowania pociągów, przedstawił propozycję procedury i rozesłał do konsultacji innym organizatorom, przewoźnikom kolejowym i zarządcy infrastruktury.

Dodatkowo podjęto działania mające na celu wyeliminowanie w możliwie największym zakresie niedogodności, na jakie napotykali podróżujący transportem kolejowym w grudniu 2010 r.

W szczególności działania te dotyczyły:

- zobowiązania „PKP Intercity” S.A. do podjęcia działań mających na celu dostosowanie oferty połączeń do możliwości jej obsługi z punktu widzenia możliwości taborowych: uzgodniono odwołanie ok. 30 pociągów pospiesznych, głównie na trasach, gdzie pociągi kursowały co godzinę, tak aby odzyskać wagony

do obsługi relacji, w których popyt ze strony pasażerów jest znacząco większy niż podaż miejsc siedzących;

- zobowiązania „PKP Intercity” S.A. do podjęcia działań mających na celu dostosowanie prędkości pociągów do możliwości jej uzyskania z punktu widzenia możliwości taborowych: uzgodniono obniżenie prędkości wybranych pociągów pośpiesznych ze 160 km/h do 140 km/h lub 120 km/h;
- zobowiązania PKP PLK S.A. do urealnienia czasów jazdy pociągów w związku z trwającymi modernizacjami oraz wprowadzonymi korektami prędkości;
- zobowiązania PKP PLK S.A. do ścisłej współpracy z przewoźnikami przy opracowywaniu rozkładu jazdy, tak aby jego projekt został odpowiednio wcześniej przygotowany i mógł zostać terminowo podany do publicznej wiadomości.

Powyższe działania dotyczą zmian, które zostaną wprowadzone do rozkładu jazdy pociągów z dniem 1 marca 2011 r.

Ministerstwo Infrastruktury podjęło również działania na rzecz wyjaśnienia przyczyn nieprawidłowości w przekazywaniu pasażerom informacji o rozkładzie jazdy pociągów. Dokonana analiza wykazała główne przyczyny niewłaściwego informowania pasażerów:

- wprowadzenie przez przewoźników kolejowych wielu istotnych zmian do oferty zaplanowanych połączeń, która obowiązuje od 12 grudnia 2010 r., tuż przed wdrożeniem nowego rozkładu jazdy pociągów;
- niestosowanie się przewoźników do przepisów regulujących kwestie informowania podróżnych na dworcach kolejowych i przystankach komunikacyjnych.

Stwierdzono również brak podstaw prawnych do nałożenia kar na podmioty odpowiedzialne za nieterminowe podawanie do publicznej wiadomości rozkładów jazdy pociągów, które zdyscyplinowałyby działania tych podmiotów.

W związku ze zidentyfikowaniem głównych problemów, Ministerstwo Infrastruktury przygotowuje projekt ustawy o zmianie ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94 z późn. zm.), który ma uzupełnić obowiązujące przepisy w taki sposób, aby znacząco poprawić dostępność informacji dla podróżnych. Zmiany te mają obejmować m.in.:

- wzmocnienie kompetencji regulatora rynku kolejowego m.in. w zakresie egzekwowania praw pasażerów;
- ograniczenie możliwości wprowadzania przez przewoźników kolejowych zmian do projektu rozkładu jazdy pociągów na miesiąc przed dniem jego wejścia w życie – w celu umożliwienia przygotowania rzetelnej informacji dla podróżnych;
- wprowadzenie odpowiedzialności za publikowanie informacji na dworcach kolejowych i przystankach komunikacyjnych przez podmioty nimi zarządzające;
- wprowadzenie kar z tytułu nieterminowego publikowania rozkładów jazdy pociągów dla podmiotów odpowiedzialnych za informowanie pasażerów.

Z wyrazami szacunku
