



MINISTER INFRASTRUKTURY

TK-1w-0701-014/09

(Dot.: BPS/DSK-043-1449/09 z dnia 11 marca 2009 r.)

Warszawa, dnia 07 kwietnia 2009 r.

685

GABINET MARSZAŁKA SENATU

wpłynęło dn. 8.04.09

nr. 2016 podpis

SENAT
Biuro Prac Senackich
wpłynęło dn. 14.04
nr. 2466 podpis

Pan

Bogdan Borusewicz

Marszałek Senatu RP

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na oświadczenia złożone przez senatora Marka Trzczińskiego podczas 28 posiedzenia Senatu RP w dniu 5 marca 2009 r., przedstawiam poniższe informacje.

Z informacji przekazanych od przewoźników wynika, że w zakresie połączeń regionu łódzkiego nastąpiła znacząca poprawa co do liczby połączeń realizowanych transportem kolejowym. Trudno więc odnieść się do kwestii likwidacji trzydziestu pociągów w rejonie łódzkim w sytuacji, gdy nie zostały wskazane, a całkowita liczba połączeń na terenie województwa wzrosła.

Ograniczenie w latach ubiegłych liczby połączeń stacji Zduńska Wola Karsznice było m.in. konsekwencją zmiany relacji pociągów kursujących z Inowrocławia, które skierowane zostały na stację docelową Zduńska Wola, o korzystniejszym dla podróżnych położeniu i umożliwiającą realizację skomunikowań z pociągami do Łodzi, Kalisza, Sieradza, Ostrowa Wielkopolskiego i Wrocławia. Stacja straciła znaczenie jako węzeł przesiadkowy, gdyż funkcję tą przejęła całkowicie stacja Zduńska Wola. Spowodowało to znaczący spadek potrzeb podróżnych co do wykorzystania kasy biletowej i w konsekwencji jej zamknięcie w 2005 r. Wraz z kasą zamknięte zostały pomieszczenia poczekalni, które wykorzystywane były sporadycznie.

Głównym zadaniem pociągów międzywojewódzkich pośpiesznych jest łączenie dużych ośrodków miejskich, trasami zapewniającymi optymalną dostępność tej oferty. Pociągi

pośpieszne łączące Śląsk i Trójmiasto kursują przez Częstochowę, Radomsko, Łódź, Włocławek i Toruń, a więc trasą zapewniającą dużo większą frekwencję podróżnych niż tzw. „magistralą węglową”, na której znajduje się tylko jedna większa miejscowość – Zduńska Wola. Skierowanie przedmiotowych pociągów na trasę przez Zduńską Wolę znacznie pogorszyłaby dostępność oferty i skutkowałaby zmniejszeniem liczby pasażerów, utratą przychodów z biletów i koniecznością zwiększenia dofinansowania. Ograniczone środki finansowe na ten cel uniemożliwiają więc realizację wniosku bez ograniczenia oferty połączeń pociągami pośpieszными w innym regionie kraju.

W sprawie możliwości ograniczenia redukcji etatów w PKP Cargo S.A. Węzeł Zduńska Wola Karsznice przedstawiam poniższe informacje.

Rok 2008 był dla Spółki PKP Cargo S.A. trudnym okresem pod względem finansowym. Pogorszenie sytuacji gospodarczej w kraju pod koniec 2008 r. znalazło odzwierciedlenie w wynikach spółek Grupy PKP, w tym i w PKP Cargo S.A. Pogorszenie to sprawiło, że już w 2008r. Zarząd Spółki podjął działania mające na celu racjonalizację kosztów w postaci programu naprawczego. W roku ubiegłym w Spółce przeprowadzono reorganizację zakładów, w wyniku której Zakład w Karsznicach znalazł się w rejonie działania Centralnego Zakładu PKP Cargo S.A. z siedzibą w Łodzi.

Zduńska Wola Karsznice była ważnym węzłem kolejowym w czasach największych przewozów kolejowych na magistrali węglowej, na której realizowane były przewozy o bardzo dużym natężeniu. Jak wynika z informacji od PKP Cargo S.A. już w tamtym czasie potencjał zaplecza utrzymaniowego w Karsznicach przewyższał potrzeby w zakresie bieżącego utrzymania taboru trakcyjnego. Stopniowe zmniejszanie wielkości przewozów kolejowych jakie nastąpiło począwszy od lat 90-tych obnażyło znacznie przewymiarowany potencjał utrzymaniowy w Karsznicach, dlatego też wdrożono w tym zapleczu realizację innych produktów, takich jak naprawy rewizyjne lokomotyw, naprawy zestawów kołowych i maszyn elektrycznych.

Wg opinii Zarządu PKP Cargo S.A. z powodów takich jak:

1. wdrożenie procesu restrukturyzacji i optymalizacji miejsc utrzymania taboru poprzez koncentrację miejsc utrzymania lokomotyw i wagonów,
2. realizacja programu poprawy efektywności organizacji przewozów m.in. poprzez lepsze (bardziej ekonomiczne) „obiegowanie” lokomotyw oraz eliminację zbędnej wymiany lokomotyw na drodze przebiegu pociągu (jak miało to miejsce w Karsznicach),

3. znaczny spadek przewozów towarowych realizowanych przez PKP Cargo S.A. nie ma obecnie potrzeby utrzymywania w Karsznicach lokomotyw. Ponadto, z uwagi na dużą nadwyżkę sprawnych lokomotyw w stosunku do zapotrzebowania wynikającego ze zmniejszenia wielkości przewozów, wycofywane są z eksploatacji ciężkie, dwuczłonowe lokomotywy, jakie od lat były utrzymywane w Karsznicach (serii ET42) a których koszt bieżącego utrzymania jest bardzo wysoki.

Jak wynika z informacji przekazanej przez PKP Cargo S.A., z uwagi na trwające analizy dotyczące optymalizacji zaplecza utrzymaniowego Spółki trudno jest na obecnym etapie mówić o szczegółowych rozwiązaniach dotyczących Zakładu w Karsznicach. Ogólnie przewidywane jest zaprzestanie realizacji bieżącego utrzymania lokomotyw, przy jednoczesnym pozostawieniu w Zduńskiej Woli-Karsznicach Gniazda Drużyn Trakcyjnych (komórka organizacyjna w obszarze eksploatacji lokomotyw).

Aktualnie w Spółce prowadzone są analizy potencjału technicznego niezbędnego m.in. do realizacji procesu utrzymania wagonów towarowych. Naprawy okresowe wagonów będą koncentrowane w miejscach, które wykazują najwyższą efektywność, gwarantując realizację kilkuset napraw okresowych rocznie, przy najniższych potrzebach w zakresie remontów i inwestycji w budynki i specjalistyczne urządzenia techniczne. Ponadto – pomimo obecnego kryzysu – występują i będą występować potrzeby w zakresie realizacji napraw rewizyjnych zestawów kołowych oraz napraw maszyn elektrycznych na potrzeby spółki. Z tego względu oraz biorąc pod uwagę duże doświadczenie pracowników zaplecza w Karsznicach w realizacji tego typu czynności utrzymaniowych oraz fakt, iż w ostatnich latach spółka poniosła znaczne nakłady inwestycyjne na dozbrojenie tych specjalistycznych warsztatów Zarząd spółki planuje dalsze działania ukierunkowane na ich rozwój. Dlatego rozważa przedsięwzięcia, które wykorzystają potencjał zaplecza w Karsznicach i przyczynią się do zmniejszenia skali redukcji zatrudnienia.

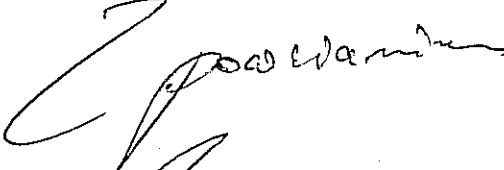
Pragnę podkreślić, iż działania prowadzone przez Zarząd PKP Cargo S.A. w ramach programu naprawczego leżą w kompetencjach organów tej Spółki. Kwestia likwidacji poszczególnych jednostek organizacyjnych PKP Cargo S.A. bądź redukcji zatrudnienia w tych jednostkach nie znajduje się w gestii administracji resortu infrastruktury.

Ponadto pragnę poinformować, iż resort pracy przygotował propozycje powszechnych rozwiązań legislacyjnych ukierunkowanych na utrzymanie poziomu zatrudnienia w warunkach rozwoju kryzysu gospodarczego. Nowe programy i instrumenty rynku pracy zawarte są w znowelizowanej (weszła w życie 1 lutego 2009 r.) ustawie o promocji zatrudnienia i instytucjach rynku pracy.

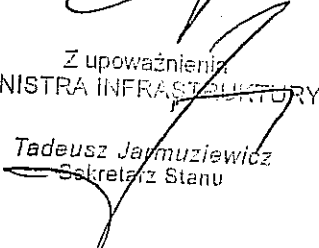
W sprawie utworzenia punktu multimodalnego w Zduńskiej Woli przedstawiam poniższe informacje.

Stacja Zduńska Wola Karsznice położona na Magistrali Węglowej wchodzi w kompleks trzech stacji w rejonie Zduńskiej Woli. Zgodnie z Wykazem Odległości Taryfowych PKP CARGO S.A. jest ona otwarta dla odprawy przesyłek towarowych, a także wyposażona w place ładunkowe i tory ogólnego użytku o długości około 170 m. Wspomagana drogami szybkiego ruchu, może zapewnić sieć dogodnych połączeń dla wykonywania przewozów intermodalnych w systemie droga – kolej. Uwzględniając powyższe, stacja ta może spełniać warunki dla lokalizacji „węzła multimodalnego”.

Jednakże, zgodnie z analizą PKP CARGO S.A., Zduńska Wola znajduje się w rejonie aktywności i ciężenia terminala intermodalnego w Łodzi Olechowie, który obecnie nie jest w pełni wykorzystywany. PKP CARGO S.A. jest zainteresowane wszelkimi możliwymi planami utworzenia „węzła multimodalnego” w Zduńskiej Woli w przypadku wystąpienia koncentracji ładunków intermodalnych w tym rejonie.



Z upoważnienia
MINISTRA INFRASTRUKTURY



Tadeusz Jarmuziewicz
Sekretarz Stanu