



MINISTER INFRASTRUKTURY

Warszawa, dnia 9 lutego 2011 r.

GABINET MARSZAŁKA SENATU

wpłynęło dn. 10. 02. 11.

nr 595 podpis Borusewicz

TK-1w-0701-019/11

(dot.: BPS/DSK-043-3314/11 z dnia 2 lutego 2011 r.)

P. Trzcinski
KANCELARIA
Biura Pras Senackich
wpłynęło dn. 11. 02. 11
nr 1281 podpis *MT*

**Pan
Bogdan Borusewicz
Marszałek Senatu RP**

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na oświadczenie dotyczące połączeń kolejowych złożone przez senatora Marka Trzcńskiego podczas 69. posiedzenia Senatu RP w dniu 27 stycznia 2011 r., przedstawiam poniższe wyjaśnienia.

Połączenia kolejowe mogą być realizowane na zasadach komercyjnych (na własne ryzyko handlowe przewoźników) bądź w oparciu o dofinansowanie: z budżetu państwa lub samorządów województw. Likwidacja połączeń z powodu ich nierentowności może dotyczyć wyłącznie połączeń realizowanych na zasadach komercyjnych. W przypadku połączeń dofinansowanych przewoźnik otrzymuje środki finansowe na pokrycie deficytu wynikającego z tytułu uruchamiania nierentownego połączenia, co czyni je opłacalnymi z punktu widzenia danej spółki.

Problemem połączeń dofinansowywanych nie jest więc ich nierentowność, lecz wysokość środków przeznaczonych na ten cel w danym budżecie, od czego zależy zakres oferty, która może funkcjonować dzięki przekazywanym przewoźnikom środkom.

Minister Infrastruktury dofinansowuje międzywojewódzkie przewozy pasażerskie na podstawie art. 40a ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94, z późn. zm.). Obecnie umowa o organizowanie, wykonywanie i dotowanie przedmiotowych przewozów zawarta jest z „PKP Intercity” S.A. na okres do 2013 roku.

Przewozy pasażerskie mają tendencję spadkową. Jednocześnie koszty wykonywania przewozów rosną. W tej sytuacji, przy stałej wysokości dofinansowania, wynoszącej

od 2007 roku 240 mln zł, nie jest możliwe obejmowanie dofinansowaniem z budżetu państwa takiego samego zakresu połączeń. Tym samym, uruchamianie jakichkolwiek nowych połączeń jest problematyczne, gdyż wymaga ograniczenia oferty dofinansowanej w innym regionie kraju.

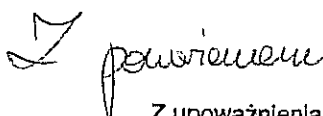
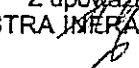
Z dniem 1 marca 2011 r. zaplanowano likwidację ok. 30 połączeń objętych dofinansowaniem. Pomimo to środki zaplanowane na 2011 r. na dofinansowanie tych przewozów nadal są niższe niż oczekują tego przewoźnicy dla utrzymania oferty na założonym poziomie.

Obecnie pociągi pośpieszne na trasie Katowice – Gdynia kursują przez Łódź zamiast przez Zduńską Wolę, Inowrocław. Przywrócenie połączeń trasą przez Zduńską Wolę, Inowrocław spowodowałoby konieczność zapewnienia dodatkowych połączeń na trasie Katowice – Łódź oraz Łódź – Gdynia, na co obecnie brak jest środków w budżecie państwa.

Za najkorzystniejsze rozwiązanie uważane jest wprowadzenie połączeń dofinansowanych przez samorzady województw w relacji Zduńska Wola – Inowrocław skomunikowanych z pociągami pośpieszными kursującymi na trasie Poznań – Inowrocław – Gdynia. Niestety, z informacji posiadanych przez Ministerstwo Infrastruktury wynika, że stanowisko Urzędu Marszałkowskiego Województwa Kujawsko-Pomorskiego dotychczas uniemożliwiało realizację proponowanej oferty.

Pociągi międzywojewódzkie interREGIO uruchamiane przez spółkę „Przewozy Regionalne” kursują w oparciu o dofinansowanie ze strony samorządów województw bądź na zasadach komercyjnych. Ministerstwo Infrastruktury nie ma żadnego wpływu na ofertę połączeń międzywojewódzkich realizowanych przez przewoźnika samorządowego.

Wobec powyższego wszelkie wnioski dotyczące połączeń interREGIO wykonywanych przez „Przewozy Regionalne” sp. z o.o. należy kierować bezpośrednio do przewoźnika bądź do Urzędu Marszałkowskiego Województwa Łódzkiego jako współwłaściciela Spółki.


Z upoważnienia
MINISTRA INFRASTRUKTURY

Andrzej Massel
Podsekretarz Stanu