



**MINISTER  
INFRASTRUKTURY I BUDOWNICTWA**

SEKRETARIAZ KABINETU MARSZAŁKA SENATU  
Biura Prac Senackich  
Wpłynęło dn. 28.12.16  
nr. 7610  
Wpłynęło dn. 21.12.2016  
6604  
podpis

Warszawa, 21 grudnia 2016 r.

DTK.VI.054.158.2016.RP1

Pan  
**Stanisław Karczewski**  
Marszałek Senatu  
Rzeczypospolitej Polskiej

*Szanowny Panie Marszałku,*

w nawiązaniu do oświadczenia złożonego przez senatora Mariana Poślednika na 31 posiedzeniu Senatu w dniu 7 grudnia 2016 r. w sprawie problemów komunikacyjnych, w tym połączeń kolejowych na trasie Leszno – Warszawa, uprzejmie proszę o przyjęcie poniższych informacji.

Rezygnacja z połączeń bezpośrednich na trasie Wrocław – Leszno – Warszawa związana była ze skierowaniem pociągów relacji Wrocław – Warszawa trasą przez Opole, Częstochowę Stradom oraz CMK, która to zapewnia znacznie atrakcyjniejszy czas przejazdu. Główną intencją połączenia, ze względu na potencjał przewozowy Wrocławia i Leszna, jest zagwarantowanie bezpośredniego przejazdu w relacji międzywojewódzkiej Wrocław – Warszawa, a nie Leszno – Warszawa. Dodatkowym powodem rezygnacji z połączenia Wrocław – Warszawa przez Leszno, Poznań było nasilenie prac modernizacyjnych na linii 271 i związane z tym wydłużenie czasu przejazdu.

Informuję, że w rocznym rozkładzie jazdy edycji 2016/2017 (analogicznie jak w rozkładzie jazdy 2015/2016) PKP Intercity SA (dalej: „Spółka”) nie zaplanowała uruchomienia bezpośredniego połączenia kolejowego we wnioskowanej relacji, jednakże rozpatrywana jest możliwość uruchomienia połączenia Leszno z Warszawą przez Poznań w ramach korekty rozkładu jazdy 2016/2017 od 11 czerwca 2017 r.

Obsługa relacji Leszno – Warszawa przez Poznań możliwa byłaby poprzez wydłużenie pociągu TLK 71150/1 i 17150/1 „Warta” relacji Poznań Główny – Warszawa Wschodnia – Poznań Główny. Należy mieć jednak na względzie zbieżność terminu z rozpoczynającą się przerwą w ruchu na linii kolejowej nr 3 i związane z tym wydłużenie czasu przejazdu o około godzinę w związku z planowanym kursowaniem pociągów drogą okrężną przez Gniezno, Inowrocław Rąbinek. Dlatego też rozwiązanie polegające na zapewnieniu bezpośredniego połączenia Leszno z Warszawą wydaje się zasadne dopiero po zakończeniu prac na linii kolejowej nr 3.

Podkreślam, że ostateczny kształt oferty przewozowej zależy przede wszystkim od wysokości dofinansowania, które przewoźnik może otrzymać w danym roku z budżetu państwa. Są to środki, które minister właściwy do spraw transportu przekazuje w celu pokrycia różnicy pomiędzy kosztami kursowania pociągów i przychodami ze sprzedaży biletów.

Informuję, że kwota dotacji przewidziana na rok 2017 nie pozwoli na zaspokojenie wszystkich potencjalnych potrzeb przewozowych, zaś Minister jako zamawiający nie może zlecić takiej liczby połączeń, której nie będzie w stanie w danym roku dofinansować. Nie może on również zobowiązać przewoźnika do świadczenia usług poniżej rzeczywistych kosztów ich realizacji. Tym samym należy stwierdzić, że możliwości rozbudowy istniejącej oferty przewozowej są ograniczone.

W związku z powyższym Spółka przeprowadzi analizę czy wyniki finansowe w przypadku wydłużenia relacji TLK „Warta” nie będą skutkować koniecznością zwiększenia dofinansowania w ramach umowy o świadczenie usług publicznych.

W załączeniu przesyłam szacunkową analizę kosztu uruchomienia wnioskowanego połączenia w oparciu o średni koszt dla kategorii TLK w roku 2016 (dane: I-IX.2016). Niemniej jednak zaznaczam, że ze względu na skumulowanie poniższych czynników:

- braku od 2 lat połączenia na trasie Wrocław – Poznań – Warszawa;
- wpływu modernizacji linii kolejowej nr 3,

wyznaczenie w sposób wiarygodny szacunkowej wielkości potoku pasażerskiego, a wtórnie prognozowanego przychodu jest niezwykle trudne.

Istotny aspekt dla wydłużenia relacji pociągu TLK „Warta” może stanowić również planowany od 2018 roku kolejny etap modernizacji linii kolejowej nr 271 na odcinku Czempin – Rawicz, który może wywrzeć wpływ na parametry przedmiotowego połączenia.

W zakresie planów rozwoju sieci kolei aglomeracyjnej oraz uwzględnieniu w nich Leszna informuję, że zgodnie z art. 7 ust. 1 pkt 5 lit. b ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2016 r. poz. 1867) również samorzady województw mają możliwość zamawiania i dotowania przewozów międzywojewódzkich, jeśli uznają, że uruchomienie pociągów na danej trasie jest istotne z uwagi na potrzeby transportowe lokalnej społeczności. Organizatorem publicznego transportu zbiorowego w zakresie przewozów międzywojewódzkich, zgodnie z powyższymi przepisami, jest województwo właściwe ze względu na najdłuższy odcinek planowanego przebiegu linii komunikacyjnej, w uzgodnieniu z województwami właściwymi ze względu na przebieg tej linii komunikacyjnej, albo sieci komunikacyjnej.

Uprzejmie proszę o przyjęcie przekazanych wyjaśnień, dziękując jednocześnie za zaangażowanie w sferze kolejowych przewozów pasażerskich. Liczę, że powyższe informacje okażą się wystarczające i w pełni wyjaśnią wszelkie wątpliwości.

*Łączę wyrazy szacunku*

Z upoważnienia  
MINISTRA  
INFRASTRUKTURY I BUDOWNICTWA  
  
Andrzej Bittel  
Podsekretarz Stanu

Załącznik:

1. Szacunkową analizę kosztu uruchomienia wnioskowanego połączenia w oparciu o średni koszt dla kategorii TLK w roku 2016 (dane: I-IX.2016).

Numer pociągu	Nazwa	Godz. odj. ze stacji pocz.	Stacja początkowa	Stacja końcowa	Godz. przyj. do stacji koń.	Terminy kursowania	km handlowe suma	11-31.XII.2016	I 2017	II 2017	III 2017	IV 2017	V 2017	VI 2017	VII 2017	VIII 2017	IX 2017	X 2017	XI 2017	1-9.XII.2017	10-31.XII.2017 (TLK MIR 1A)	L.dni razem	koszt pocmk	szacunkowy koszt uruchomienia
17150/1	WARTA	18:44	Warszawa Wschodnia	Poznań Główny	22:33	codziennie od 11.VI.2017;	347,99	0	0	0	0	0	0	20	31	31	30	31	30	9	22	204	36,93	2 621 674,29
71150/1	WARTA	08:53	Poznań Główny	Warszawa Wschodnia	12:41	codziennie od 11.VI.2017;	347,99	0	0	0	0	0	0	20	31	31	30	31	30	9	22	204	36,93	2 621 674,29
16xxx	WARTA	18:44	Warszawa Wschodnia	Wrocław Główny	00:23*	codziennie od 11.VI.2017;	512,45	0	0	0	0	0	0	20	31	31	30	31	30	9	22	204	36,93	3 860 624,68
61xxxx	WARTA	07:03*	Wrocław Główny	Warszawa Wschodnia	12:41	codziennie od 11.VI.2017;	512,45	0	0	0	0	0	0	20	31	31	30	31	30	9	22	204	36,93	3 860 624,68

\* szacunkowe godziny przyjazdu / odjazdu

Sumaryczny koszt poc. Warta w relacji Warszawa - Poznań - Warszawa:	5 243 348,58 zł
Sumaryczny koszt poc. Warta w relacji Warszawa - Wrocław - Warszawa:	7 721 249,36 zł
Szacowany wzrost kosztów w związku z wydłużeniem odcinek Poznań - Wrocław - Poznań od 11.VI.2016 r.:	2 477 900,78 zł

Załącznik  
MINISTERSTWA  
INFRASTRUKTURY I BUDOWNICTWA

Andrzej Bittel  
Podsekretarz Stanu