



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTK-8.054.100.2024
Warszawa, 24 października 2024

Pan
Szymon Hołownia
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na zapytanie nr 1783 z dnia 09.10.2024 r. Posła na Sejm RP, Pana Sławomira Zawiślaka, w sprawie zmiany oferty międzywojewódzkich połączeń kolejowych służby publicznej dla Zamojszczyzny w rozkładzie jazdy edycji 2024/2025, przedstawiam poniżej stanowisko.

W odniesieniu do statusu prawnego Horyzontalnego Rozkładu Jazdy (HRJ) informuję, że projekt ten nie ma umocowania w przepisach prawa krajowego. Wyjaśniam, że minister właściwy do spraw transportu jako ustawowy organizator kolejowych połączeń międzywojewódzkich zamawia na podstawie Umowy pasażerskie połączenia kolejowe o charakterze usług publicznych w oparciu o wymogi zawarte w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 4 grudnia 2020 r. w sprawie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich oraz w wojewódzkich przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym (Dz. U. 2020 r. poz. 2328). Informuję, że aktualna Umowa o świadczenie usług publicznych w zakresie międzywojewódzkich i międzynarodowych kolejowych przewozów pasażerskich obowiązuje do grudnia 2030 r.

HRJ jest opartym na taktach rozkładem jazdy pociągów, przygotowywanym na okres 2031-2040 (z perspektywą 2050 roku) przez Ministerstwo Infrastruktury, Centralny Port Komunikacyjny, PKP Polskie Linie Kolejowe oraz Centrum Unijnych Projektów Transportowych we współpracy z Urzędem Transportu Kolejowego, jako regulatorem rynku, na mocy porozumienia, które ww. podmioty zawarły.

Horyzontalny Rozkład Jazdy ma za zadanie przede wszystkim zwiększyć zaufanie obywateli do kolei poprzez zapewnienie stabilnych założeń ofertowych na okres 5-10 lat i wprowadzenie do rozkładu jazdy nowych standardów oferty, np. wspomnianej cykliczności i minimalnej gwarantowanej częstotliwości kursowania pociągów, a także uproszczenia relacji pociągów i zapewnienia systemu skomunikowań na stacjach węzłowych. Jego podstawową cechą jest kompleksowa realizacja. Założenia ofertowe zostaną przygotowane w oparciu o prognozy ruchu, tak aby zdefiniowany przebieg linii komunikacyjnych, ich częstotliwości, postoje handlowe i pojemność taboru wynikały z prognozowanych przemieszczeń ludności. Zakładana oferta będzie podlegać także weryfikacji w mikrosymulacyjnym modelu przepustowości, tak aby mieć gwarancję możliwości wdrożenia HRJ.

Zaznaczam, że dla stabilności przyjętych rozwiązań i założeń projektu oraz dla identyfikacji potrzeb rynku oraz pasażerów przeprowadzany jest szeroki proces konsultacyjny, w ramach którego wszystkie zainteresowane strony mogą zgłosić swoje uwagi.

Zakładane jest, że HRJ będzie funkcjonował wraz z wdrożeniem w Polsce zmian, które wynikają m.in. z dynamicznego rozwoju rynku kolejowego w ostatnich latach. Odpowiedzią na rosnący popyt na usługi kolejowe jest ambitny program inwestycyjny prowadzony przez Ministerstwo Infrastruktury RP, którego częścią są trwające prace na wielu czołowych magistralach kolejowych (m.in. podniesienie prędkości do 250 km/h na Centralnej Magistrali Kolejowej łączącej Warszawę z Krakowem i Katowicami, czy modernizacja Rail Baltica), jak również rozpoczynające się właśnie inwestycje tj. budowa nowej linii dużych prędkości (prędkość maksymalna 300-320 km/h), która połączy Warszawę z Łodzią, Wrocławiem i Poznaniem. Realizowane inwestycje przyczynią się do podniesienia konkurencyjności transportu kolejowego w Polsce na niespotykaną wcześniej skalę.

Ponadto, aby zmaksymalizować potencjalne korzyści dla pasażerów Ministerstwo Infrastruktury RP jako organ kreujący politykę transportową państwa przygotowuje równocześnie polski rynek do wdrożenia IV pakietu kolejowego w przewozach dalekobieżnych od rozkładu jazdy 2030/2031.

W zakresie zmiany koncepcji obsługi relacji pociągu IC „Hetman” wyjaśniam, że zmiana ta jest także podyktowana rozpoczętą przebudową Katowickiego Węzła Kolejowego, największą inwestycją kolejową w województwie śląskim. Z uwagi na planowany szeroki zakres prac w ramach ww. inwestycji konieczne jest wprowadzanie zmian w organizacji ruchu pociągów zarówno regionalnych jak i dalekobieżnych, jak np. odwołanie części trasy, zmiana trasy czy relacji pociągu.

W odniesieniu do przełączania składu pociągu IC „Hetman” relacji Hrubieszów – Kraków do pociągu IC „Galicja” relacji Przemyśl – Berlin na stacji Kraków Główny informuję, że rozwiązanie takie nie jest planowane. Wymagany czas na przeprowadzenie takich manewrów byłby dłuższy niż czas postojów pociągu IC „Galicja” w Krakowie i Wrocławiu, co skutkowałoby znacznym wydłużeniem czasu przejazdu pociągu IC „Galicja”. Manewry te zwiększyłyby także zapotrzebowanie na wagony. Na stacji Kraków Główny pociąg IC „Hetman” będzie skomunikowany z pociągiem IC „Galicja” (czas na przesiadkę ok. 20 minut). Umożliwi to dogodny przejazd do Wrocławia i Berlina dla mieszkańców Zamojszczyzny.

Informuję także, że do obsługi pociągu IC „Hetman” od grudnia 2024 r. przewidziano skład wagonowy prowadzony lokomotywą spalinową SU160.

Natomiast odnosząc się do planowanej modernizacji linii kolejowej nr 25 informuję, że zgodnie z podawanymi przez zarządcę infrastruktury kolejowej informacjami, w Rocznym Rozkładzie Jazdy 2024/2025 możliwa będzie pełna przejezdność trasy, którą kursuje pociąg IC „Hetman”. Planowana od 15 czerwca 2025 roku modernizacja linii kolejowej nr 25 nie powinna zmienić trasy pociągu. Gdyby jednak po stronie PKP PLK S.A. wystąpiły nieprzewidziane utrudnienia zostaną przeanalizowane możliwości zminimalizowania ich wpływu na połączenie poprzez wprowadzenie tras objazdowych lub zastępczej komunikacji autobusowej.

Łączę wyrazy szacunku

z upoważnienia Ministra Infrastruktury
Piotr Malepszak
Podsekretarz Stanu
Dokument podpisany elektronicznie.