**MINISTER INFRASTRUKTURY**

Warszawa, dnia 22 stycznia 2019 r.

DTK.7.4602.83.2018.RO.4

**Pan Józef Marek Kowalczyk**
Prezes Kolej – Tramwaj – Metro
Stowarzyszenie Ekspertów
I Menadżerów Transportu Kolejowego
ul. Trębacka 4
00-074 Warszawa

Szanowny Panie Prezesie,

W nawiązaniu do pisma z dnia 14.11.2018 r., znak 709/2018, dotyczącego propozycji zmian regulacyjnych w zakresie dostępu, kosztów utrzymania, zmiany właściciela oraz zarządzania bocznicami kolejowymi, poniżej prezentuję stanowisko w przedmiotowej sprawie.

Dziękuję za zwrócenie uwagi i dostrzegam problem braku dostatecznej liczby bocznic na szlakach oraz zmniejszania się liczby torów odstawczych dla wykonywania czynności ładunkowych, utrzymaniowych lub postoju pojazdów kolejowych albo przemieszczania i włączania pojazdów kolejowych do ruchu po sieci kolejowej. Jest on także zauważany także przez przewoźników kolejowych i był poruszany na ostatnim posiedzeniu Rady Przewoźników przy PKP PLK w listopadzie bieżącego roku.

Między innymi w celu dbałości od infrastrukturę „ostatniej mili" podczas ostatnich zmian organizacyjnych, w Ministerstwie Infrastruktury, w Departamencie Kolejnictwa, powstał Wydział Utrzymania i Logistyki. Zdaję sobie jednak sprawę, że wydzielenie Polskich Kolei Państwowych ze struktury administracji publicznej wymaga dalszych prac organizacyjnych, polegających na odtworzeniu potencjału kadrowego i organizacyjnego w zakresie publicznego nadzoru nad funkcjonowaniem i rozwojem wielu obszarów transportu kolejowego.

W stosunku do konkretnych propozycji Pana Prezesa, przedstawiam poniższe stanowisko:

1) Postulat, by „wprowadzić zasadę bezpłatnego dostępu do bocznic kolejowych", nie jest obecnie brany pod uwagę następujących powodów:
   a) brak finansowania ze strony rzeczywistych użytkowników oznaczałby także brak podstawowej motywacji operatów takiej infrastruktury do świadczenia usług, w tym zapewnienia parametrów eksploatacyjnych, odpowiadających potrzebom użytkowników;
   b) w oczywisty sposób oznaczałby to wzrost wydatków publicznych w zakresie, który jest dziś trudny do przewidzenia, co mogłoby być też niezrozumiałe w kontekście braku środków na utrzymanie części linii kolejowych; taki system oznaczałby także, że koszty utrzymania tej infrastruktury ponoszą także osoby (podatnicy), które z niej nie korzystają;
2) Postulat, by łącznie z modernizacją linii obowiązkowo prowadzić prace modernizacyjne obejmujące wszystkie prace bocznice podłączone do danej linii kolejowej, w praktyce utrudniałby prowadzenie prac modernizacyjnych, szczególnie w przypadku, kiedy właścicielem modernizowanej linii jest inny podmiot, niż właściciel przyległej bocznicy. Nie mniej zgadzam się, że zasadnym jest by zasadniczo rozważać modernizację infrastruktury przyległej do modernizowanej infrastruktury liniowej.

niepodległa | POLSKA STULECIE ODZYSKANIA NIEPODLEGŁOŚCI

3) Pozostałe postulaty, takie jak:

a) dofinansowywania bocznic kolejowych, w oparciu o obiektywny algorytm,

b) pierwokupu lub przejęcia w zarząd bocznicy kolejowej, której właściciel nie zamierza eksploatować,

c) opracowania Programu Odbudowy i Modernizacji bocznic kolejowych w Polsce,

d) zmniejszenia wymagań regulacyjnych w zakresie użytkowania bocznic,

niewątpliwie przyniosłyby wiele korzyści dla transportu kolejowego, jednakże z oczywistych względów, kwestia ich realizacji jest uzależniona od wyżej wspomnianych ograniczeń organizacyjnych, finansowych i prawnych.

Wg danych UTK za listopad 2018 r. 1.160 bocznic posiadało stosowne świadectwa bezpieczeństwa. Ok. 300 z nich należało do przedsiębiorstw przewozowych towarowych i osobowych, użyteczności publicznej np. ciepłowni, elektrowni, kopalni, terminali rozładunkowych i innych usługodawców, mogących świadczyć usługi dla różnych podmiotów czyli niezwiązanych np. tylko z jednym producentem.

Podsumowując, bardzo dziękuję za troskę i propozycje w zakresie infrastruktury bocznicowej. Propozycje i wiedza Pana Prezesa będą brane pod uwagę, podczas prac związanych z powyższymi zagadnieniami prowadzonych w Ministerstwie.

Z upoważnienia
MINISTRA INFRASTRUKTURY
Andrzej Bittel
Podsekretarz Stanu