



Znak sprawy: DTK-8.0530.6.2020

działając na podstawie art. 13 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach (Dz. U. z 2018 r. poz. 870), w zakresie otrzymanej petycji z dnia 17 lipca 2020 r. w sprawie przywrócenia połączeń dalekobieżnych z/do Lublina, przedstawiam następujące stanowisko.

Wyjaśniam, że głównym założeniem przy tworzeniu oferty dalekobieżnych przewozów kolejowych jest zapewnienie połączeń pomiędzy głównymi węzłami komunikacyjnymi w kraju. Dlatego też, przy opracowywaniu rocznych rozkładów jazdy, bierze się pod uwagę takie aspekty, jak konieczność:

- zapewnienia bezpośrednich połączeń miast wojewódzkich ze stolicą kraju,
- umożliwienia zwiększenia mobilności społecznej z jednoczesnym uwzględnieniem wielkości i struktury popytu przewozowego na danej linii kolejowej z podziałem na pory dnia, tygodnia i roku.

Mając na uwadze oczekiwania społeczne, a także dążenie zarówno organizatora międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozów kolejowych, tj. Ministra Infrastruktury jak i operatora, tj. „PKP Intercity S.A.” do obsługi jak największej liczby regionów i miejscowości, organizator zapewnia, że dokłada wszelkich starań, by oferta przewozowa rozwijała się we wszystkich województwach.

Ponadto podkreślam, 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 i Budownictwa z dnia 8 grudnia 2016 r. zmieniającym rozporządzenie w sprawie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym (Dz.U. z 2018 r. poz. 874).

Organizator zobligowany jest planem zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego, czyli tzw. „Planem transportowym”, określającym trasy stanowiące sieć połączeń międzywojewódzkich i międzynarodowych, na których priorytetem jest zapewnienie odpowiedniej dalekobieżnej oferty przewozowej. Zatem działania ministra właściwego do spraw transportu są skorelowane z dążeniem do realizacji „Planu transportowego”.

Odnosząc się do propozycji nocnego pociągu Lublin – Kudowa Zdrój – Lublin na podstawie przeprowadzonych analiz można wywnioskować, że nie ma zasadności uruchomienia przedmiotowego pociągu. Biorąc pod uwagę aktualne zainteresowanie połączeniami Lubelszczyzny z Kotliną Kłodzką, na podstawie analizy sprzedawanych biletów, należy stwierdzić, że połączenie takie charakteryzowałoby się bardzo niską frekwencją, wypełnienie wynosiłoby nie więcej niż kilka osób na uruchomienie. W rocznym rozkładzie jazdy pociągów 2014/2015 ostatni raz kursował nocny pociąg relacji Lublin – Jelenia Góra, który przewoził średnio 4 osoby na kurs w relacji z Lublina w rejon Sudetów. Z dużym prawdopodobieństwem można stwierdzić, że zainteresowanie wśród podróżnych połączeniem w kierunku Kudowy Zdrój, kształtowałoby się na podobnym bądź niższym poziomie.

Proponowane w wystąpieniu połączenia nocne z Lublina nie są uzasadnione z uwagi na sukcesywnie skracający się czas przejazdu w wyniku prowadzonych prac modernizacyjnych przez „PKP Polskie Linie Kolejowe” S.A. Dlatego też, w niektórych przypadkach jest to zbyt krótki czas dla ustanowienia dogodnych godzin rozpoczęcia i zakończenia biegu pociągu nocnego. Z drugiej strony nadal możliwe jest podróżowanie z wykorzystaniem połączeń przesiadkowych. W kwestii połączenia z Lublina do Krakowa i Wrocławia przez Stalową Wolę Rozwadów informuję, że jest takowe realizowane przez dzienny pociąg „Hetman”.

Przy budowaniu rozkładu jazdy nie ma możliwości zapewnienia bezpośrednich połączeń pomiędzy wszystkimi stacjami zatrzymań pociągów. Podejmując decyzje, co do istnienia bezpośrednich połączeń pomiędzy wybranymi stacjami kolejowymi, Spółka kieruje się preferencjami pasażerów nie tylko do istnienia takich połączeń, ale również do ich jakości. Dodatkowo uwzględnia się szereg czynników takich jak: zdolność przepustowa infrastruktury kolejowej, a także potrzeby społeczne czy kursowanie pociągów w równych odstępach czasowych pomiędzy miastami wojewódzkimi. Fakt występowania przesiadek w transporcie publicznym jest jego stałym elementem, którego nie można wyeliminować, a przy okazji wiąże się on z generowaniem strat czasu.

Dodatkowo zaznaczam, że trudno odnosić się i porównywać ofertę przewozową z lat 80. i 90. XX wieku z obecną ofertą. Największy wpływ na to mają przede wszystkim zmiany gospodarcze, wielokrotnie zwiększony poziom indywidualnego zmotoryzowania społeczeństwa i zmiany zasad organizowania publicznego transportu zbiorowego.

Jednocześnie informuję, że zgodnie z art. 13 ust. 2 ustawy o petycjach, sposób załatwienia petycji nie może być przedmiotem skargi.

Łączę wyrazy szacunku,

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Andrzej Bittel

Sekretarz Stanu

Załącznik:

Klauzula RODO

