

Warszawa, dnia 09. 09. 2011 r.

MKP 076- 019/2011/2

**Urząd Transportu Kolejowego  
ul. Chałubińskiego 4  
00-928 Warszawa**

„Koleje Mazowieckie – KM” sp. z o.o. w odpowiedzi na zapytania skierowane przez powołany przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego *Zespół ds. stawek jednostkowych opłat za dostęp i korzystanie z infrastruktury kolejowej* informuje następująco:

1. Przyjęte przez *zespół ds. stawek jednostkowych* odniesienia wagi parametru „prędkość techniczna” w wysokości 60% do „natężenie ruchu” w wysokości 40% budzą pewne obawy co do zasadności i optymalnego kształtowania. Zestawienie tych parametrów powinno przeciwdziałać nieuzasadnionemu podnoszeniu kategorii linii kolejowych przez zarządców infrastruktury tylko dlatego, że wartość graniczna „natężenia ruchu” zostaje przekroczona.  
Taki przypadek jest w chwili obecnej szczególnie uwidoczniiony na linii średnicowej w Warszawie. Zarządca infrastruktury od kilku już lat utrzymuje tendencję wzrostową cen jednostkowych za dostęp do infrastruktury linii średnicowej, wynoszącej około 3% wartości obowiązujących stawek. Linia ta w ramach cennika opłat dla rozkładu jazdy pociągów 2010/11, czy też 2011/12 zakwalifikowana została do 3 kategorii linii kolejowych zarówno w układzie dalekobieżnym jak i podmiejskim. Zauważyć należy, że kategoria 3 linii kolejowych zarezerwowana jest dla linii kolejowych, na których dopuszczalne prędkości techniczne określone zostały na poziomie 80 ÷ 100 km/h, jednak maksymalne prędkości dopuszczalne dla linii średnicowej, obowiązujące dla rozkładu jazdy pociągów 2010/11, określone zostały na poziomie 60 ÷ 70 km/h. Występowanie tego typu przypadków jest niedopuszczalne i godzi w interes ekonomiczny przewoźników kolejowych.  
W związku z powyższym uzasadnione jest przyjęcie odniesienia na poziomie 70% dla parametru „prędkość techniczna” oraz 30% dla parametru „natężenie ruchu”.
2. W kwestii poruszanego zagadnienie przyjętej „prędkości technicznej” dla pierwszego parametru linii kolejowych, założonej na poziomie 40km/h, wartość ta z punktu widzenia prowadzonych przez Spółkę „Koleje Mazowieckie –KM” przewozów jest dopuszczalna i uzasadniona.

3. Ustalenie odrębnych kategorii linii kolejowych dla pociągów pasażerskich i towarowych, z racji obowiązywania różnych dopuszczalnych prędkości technicznych oraz zróżnicowanego wpływu na infrastrukturę torową jest szczególnie uzasadnione. Jednakże kategorie linii kolejowych powinny być zakładane dla całych linii, nie zaś dla ich poszczególnych odcinków. W chwili obecnej krajowy zarządca infrastruktury stosuje zasadę rozdrobnienia udostępnianych linii na odcinki, dla których przypisane zostają poszczególne kategorie linii kolejowych i odrębne stawki dostępu. W wyniku zastosowania tego typu praktyk narzucony zostaje na przewoźników kolejowych obowiązek pokrywania całościowo zawyżonych opłat za dostęp do tych linii, utrzymanych na poziomie nieadekwatnym do ogólnego stanu udostępnianej infrastruktury. Przypadki tego typu obserwowane są dla obszaru przewozowego „Kolei Mazowieckich – KM” chociażby w kontekście linii nr 2, 3 i 9, gdzie przewidziane zostało zastosowanie aż czterech kategorii linii kolejowych. Takie rozwiązania wydają się być dalece nieracjonalnymi i nie znajdują żadnego uzasadnienia w sensie technicznym czy też ekonomicznym. Należy w tym miejscu pamiętać, że występowanie na liniach kolejowych tzw. odcinków krytycznych obejmujących stałe i czasowe zwolnienia prędkości oraz inne ograniczenia w przewozach ma istotny wpływ na kształtowanie stopnia jakości wykonywanych przewozów kolejowych. W związku z tym, szczególnie uzasadnione jest przyjęcie zasady wyliczania stawek dostępu dla całych linii kolejowych, nie zaś ich fragmentów, z uwzględnieniem adekwatności ich poziomu ze stanem kluczowych odcinków krytycznych.
4. Optymalnym rozwiązaniem, z punktu widzenia przewozów świadczonych przez „Koleje Mazowieckie – KM” jest zastosowanie niżej zamieszczonych przedziałów „prędkości technicznej” linii kolejowych:

Parametr wpływający na kategorię linii kolejowej	Kategoria linii kolejowej						
	1	2	3	4	5	6	7
Dopuszczalna prędkość techniczna dla pociągów pasażerskich	do 40 km/h	40 ÷ 60 km/h	60 ÷ 80 km/h	80 ÷ 100 km/h	100 ÷ 120 km/h	120 ÷ 140 km/h	powyżej 140 km/h
Dopuszczalna prędkość techniczna dla pociągów towarowych	Nie dotyczy Spółki „Koleje Mazowieckie – KM”						

5. „Natężenie ruchu” pociągów powyżej 40 pociągów na dobę, przyjęte jako wyznacznik najwyższej kategorii linii kolejowych jest rażąco zaniżone, skutkujące nieuzasadnionym podnoszeniem kategorii tych linii.

Z punktu widzenia wykonywania przewozów pasażerskich, w tym m.in. aglomeracyjnych, zasadne jest takie ukształtowanie tego parametru, aby w pełni odpowiadał rzeczywistości wykonywanym

przewozom. Proponuje się więc przyjęcie wyznacznika na poziomie 140 pociągów na dobę.

6. „Koleje Mazowieckie – KM” sp. z o.o. uwzględniając specyfikę prowadzenia ruchu w obszarze działania Spółki, proponuje zastosowanie zasady umożliwiającej rozdzielenie parametrów określających „natężenie ruchu” kolejowego pod względem ruchu aglomeracyjnego i dalekobieżnego.

Jednocześnie kieruje pod rozważenie opcję rozgraniczenia tego parametru w sposób uwzględniający rozdzielenie ruchu na towarowy i pasażerski. Ma to na celu wprowadzenie istotnego rozgraniczenia odmiennego wpływu poszczególnych rodzajów przewozów na postęp degradacji infrastruktury torowej.

7. W kwestii dotyczącej określenia „natężenia ruchu” dla poszczególnych linii kolejowych, „Koleje Mazowieckie – KM” stoi na stanowisku, że wielkość „natężenia” powinna być określana wyłącznie na podstawie planowania pracy eksploatacyjnej, które może być realizowane choćby poprzez analizę złożonych do zarządcy infrastruktury wniosków o zakup tras, składanych przez poszczególnych przewoźników.
8. Optymalne, z punktu widzenia przewozów świadczonych przez „Koleje Mazowieckie – KM” jest zastosowanie przedstawionych poniżej przedziałów „natężenia ruchu”:

Parametr wpływający na kategorię linii kolejowej	Kategoria linii kolejowej						
	1	2	3	4	5	6	7
Średniodobowe natężenie ruchu pociągów na 1 km toru	do 40	40 ÷ 60	60 ÷ 80	80 ÷ 100	100 ÷ 120	120 ÷ 140	powyżej 140

**CZŁONEK ZARZĄDU**  
Dyrektor Eksploatacyjny

*Czesław Sulima*