

Uwagi do odpowiedzi wicemarszałka Bogdana Romaniuka na petycję "Kolej na dobrą kolej" dla województwa podkarpackiego:

#### **Ad. 1. Koszty przeglądów przy zwiększeniu dobowych przebiegów.**

Podane dane odnośnie wymaganych terminów przeglądów pojazdów EN63 w zależności od dobowego przebiegu 300 lub 600 km są niewiarygodne. Nie dysponujemy informacjami dla tego typu, ale np. wg DSU dla pojazdów typu EN57 AL przegląd P1 należy wykonać przed przekroczeniem 2500 km od poprzedniego przeglądu lub po 5 dniach kursowania (decyduje warunek, który zajdzie wcześniej). Przy 300 km obiegu pojazd będzie musiał pójść na przegląd po 5 dniach, choć wykona w ich trakcie zaledwie 1500 km. Przy 600 km obiegu pojazd w ciągu 4 dni wykona 2400 km i po tych 4 dniach będzie musiał pójść na przegląd. Pojazd będzie zatem rocznie odbywał o 20% więcej przeglądów P1, wykonując o 100% większą pracę (ponieważ de facto projektowaliśmy wzrost pracy globalnie o 46%, to wzrost liczby przeglądów byłby zaledwie o 9% - więcej przeglądów na pojazd, ale mniej pojazdów w eksploatacji). Państwo podajecie dla EN63 dla dobowych przebiegów 300 km 36 przeglądów rocznie, a dla przebiegów 600 km aż 60 przeglądów. To są całkowicie inne proporcje. W pierwszym przypadku przegląd musiałby się odbywać raz na 10 dni (czyli przyjmijmy po 8 dniach roboczych, 2 dodatkowe przyjmijmy jako czas na wykonanie przeglądu oraz oczekiwanie w rezerwie, skoro podano wielkości w skali roku), w drugim przypadku po przejechaniu 3600 km. Tak duże wielkości między przeglądami P1 (3600 km / 8 dni) nie są wiarygodne w świetle wielkości dla zmodernizowanych EN57 AL.

Zwracamy uwagę, że jeśli porównujemy w skali rocznej to mamy nieco inną skalę porównawczą. Między ok. 250 i 500 km dziennego obiegu (licząc średniorocznie, a nie maksymalnie, trzeba odróżniać kiedy bierzemy pod uwagę rzeczywisty obieg dobowy, a kiedy przebieg dzienny średnioroczny z uwzględnieniem, że przez ok. 15-20% dni w roku pojazd nie jest w ruchu). Obecnie praca eksploatacyjna w województwie wynosi ok. 2,6 mln pockm przy zaangażowanych zasobach taboru w liczbie 28 pojazdów. Daje to zatem średnio ok. 235 km na pojazd dziennie (dzieląc przez 365 i przez 28). W projekcie CZT mamy 3,74 mln pockm i 21 pojazdów, czyli średniorocznie na dzień i pojazd przypada 488 km.

W odniesieniu do przeglądów poziomu 4 podana wielkość co 8 lat dla EN63 jest skrajnie niewiarygodna. Przeglądy P5 dla każdego rodzaju taboru muszą być wykonywane co 15 lat i w tym okresie muszą być wykonane 2 przeglądy P4. Okres międzyprzeglądowy dla poziomu 4 nie może być więc w żadnym wypadku dłuższy niż 5 lat.

#### **Ad 2. Koszty przeglądów P4 i P5**

Informujemy, że koszty przeglądów P4 i P5 uwzględniono w wysokościach rynkowych według wyników przetargów z ostatnich lat. Urząd powinien znać te koszty, skoro negocjuje umowy z operatorem. Jeśli wiedza urzędu jest inna niż CZT to powinien podać swoje dane (jak w przypadku stacji paliw), a nie wskazywać brak źródła danych w opracowaniu CZT, bo tak to wygląda, że urząd nie ma żadnych danych w tym zakresie, choć powinien mieć.

### **Ad 3. Oszczędności w wyniku redukcji etatów.**

Sposób wyliczenia skali przyjętej redukcji etatów jest prosty i oczywisty (i był podany a spotkaniu w dniu 5.02.2016). Liczba obiegów zmniejsza się z 23 do 17 (czyli o 6 - o 26%). przyjęto zatem zmniejszenie zatrudnienia w tej proporcji (o 26%), w grupach maszynistów oraz kierowników pociągów. Dla personelu warsztatowego nieco mniejsze (-18%), choćby ze względu na nieco mniejszy spadek liczby przeglądów niż liczby obiegów. Dodajemy dla porównania, że dla obsadzenia obiegu w zakresie 7 dni/24h przypada średnio 5,4 etatu czyli dla 6 obiegów daje to powyżej 32 etatów. Taka skala została przewidziana tylko w przypadku maszynistów (-30 etatów), których grupa jest najliczniejsza, w przypadku kierowników pociągów, których jest istotnie mniej, to jest już tylko -21 etatów.

### **Ad 4. Czas na objęcie składu na stacji zwrotnej.**

Kuriozum stanowi Państwa passus o tym, że "krótkie czasy przejścia na stacjach zwrotnych do 15 minut wykluczają możliwość przejścia tej samej drużyny z uwagi na wykonywanie przez kierowników prób hamulca i czynności zdawczo-odbiorcze." Informujemy urząd, że związku ze zmianami prawnymi z ubiegłego roku przeprowadzanie prób hamulcowych przed każdym nowym kursem pociągu nie jest już wymagane. Brak tej wiedzy (która notabene była przekazywana przez nas na spotkaniu w dniu 5.02.2016) świadczy o całkowitej niekompetencji urzędu w materii, którą się zajmuje i jest kompromitujący. Co więcej, od roku, jeszcze przy obowiązku takich prób, Koleje Małopolskie mają wszystkie przejścia składów na stacji w Wieliczce w czasie 7 minut – i mimo tego są najbardziej punktualnym przewoźnikiem w kraju (wiedza ta też była przekazywana w naszych materiałach).

### **Ad 5. Wzrost przychodów z tytułu przewozu dodatkowych pasażerów**

Stawki jednostkowego przychodu z nowego pasażera na poszczególnych liniach były przyjmowane na podstawie wiedzy eksperckiej z innych województw, przy uwzględnieniu obowiązujących taryf i ofert promocyjnych na terenie województwa i spodziewanych dominujących relacji na poszczególnych liniach oraz pełnej refundacji ulg ustawowych z budżetu państwa. Zwracamy uwagę, że nowe pociągi w naszej propozycji proponowane były przede wszystkim w porach pozaszczytowych, a zatem udział pasażerów jadących na biletach jednorazowych jest wyższy niż dla pociągów w szczycie. Być może to brak uwzględnienia tego czynnika spowodował odmienną ocenę operatora. Cieszymy się, że nie są przynajmniej kwestionowane nasze szacunki liczby nowych przejazdów. Te same założenia całkowicie sprawdziły się w przypadku województwa wielkopolskiego. Wzrost przewozów w wyniku zwiększenia oferty i wzrost przychodów z biletów jest satysfakcjonujący i większy od przewidywań.

### **Ad 6. Koszty korzystania z infrastruktury PKP PLK**

Informujemy, że stawki opłat za korzystanie z infrastruktury przyjęte były orientacyjnie. Nie mogło być inaczej, gdyż w chwili tworzenia opracowania nie był znany cennik zarządcy infrastruktury na rok

2017. I faktycznie, nastąpiły pewne zmiany względem cennika poprzedniego jak i szacunków CZT, zarówno w górę jak i w dół - w zależności od odcinka. Nie ma to jednak istotnego wpływu na koszt globalny.

#### **Ad 6. Koszty budowy punktu tankowania**

Kuriozalna jest Państwa informacja o kosztach budowy punktu tankowania w Zagórz lub Sanoku. Według informacji rynkowej jaką uzyskaliśmy od pośrednika firmy BFG GmbH Lauchhamer koszt całkowity takiej instalacji, obejmujący 1-2 zbiorniki po 5 m<sup>3</sup>, dystrybutor, szczelną wannę natorową, projekty i montaż wynosi od 200 tys. zł do maksymalnie 300 tys. - w zależności od lokalnych uwarunkowań. Nie jest to w każdym razie kwota czterokrotnie wyższa.

#### **Ad 7. Godziny kursowania**

Odnosnie godzin kursowania to są one kompromisem między spełnieniem potrzeb pasażerów i możliwościami technicznymi efektywnego ekonomicznie obsłużenia rozkładu jazdy. W każdym razie gęsta siatka połączeń daje znacząco wyższe możliwości trafienia w potrzeby pasażera lub dostosowania się pasażera do rozkładu jazdy niż w przypadku kilku kursów dziennie z wielogodzinnymi lukami. Troszczy się Pan Marszałek o brak pociągu w naszym rozkładzie jazdy po 15-tej z Rzeszowa w kierunku Jasła. A my pytamy, w jaki sposób zapewnia Pan powroty na tej linii po 14-tej (ze szkół) czy wieczorem (np. po zakupach czy po pracy w handlu). Pisze Pan, że pociąg po 15-tej cieszy się wysoką frekwencją. A skąd Pan wie jaką frekwencją cieszyłby się pociąg po 14-tej, skoro takiego nie ma i nie można się o tym przekonać? I w ogóle co to za oferta 2 pociągi w dobie, w odstępie godziny pod rząd? Dlaczego takiej obsługi nie ma na żadnej linii w Czechach, na Słowacji czy na Węgrzech (a są tak jak w naszym projekcie cyklicznie co godzinę lub 2 przez cały dzień)? Dlaczego tak innowacyjnego rozwiązania z Podkarpacia nie zastosował nikt inny na świecie?

#### **Ad 8. Konflikty z innymi przewoźnikami**

Przypominamy Panu Marszałkowi, że po spotkaniu w dniu 5.02.2016 na którym podniesiono problem ewentualnej kolizji z ruchem pociągów PKP Intercity na linii nr 71 przesłaliśmy nałożenie proponowanego przez nas rozkładu jazdy na rozkład jazdy pociągów PKP Intercity z roku 2016, dowodzący, że kolizje nie występują. Ponadto powtórnie zwracamy uwagę, że zgodnie z odpowiednim rozporządzeniem pierwszeństwo mają trasy pociągów kursujących cyklicznie nad kursującymi bez cyklu, dzięki czemu można uzyskać pierwszeństwo nad pociągami PKP Intercity.

Zwracamy ponadto uwagę, że bilans finansowy naszych zmian zamykał się kwotą 1,2 mln zł na plus i był to bufor zapasu, który w roboczych rozmowach można było przeznaczać na podnoszone przez strony różne okoliczności - np. większe niż naszym zdaniem koszty PKP PLK czy przeglądów. Nasza propozycja była także skalowalna, można było wdrożyć ją w mniejszym zakresie. W województwie

podlaskim ostateczny projekt został wypracowany po 5 wielogodzinnych spotkaniach, w trakcie których docierano stanowiska dochodząc do wspólnego rozwiązania.

Na każdy dowolny argument, który Pan przytoczył i którego Pan nie przytoczył, mamy ponadto niezmienną odpowiedź, że kwestie te jakoś nie przeszkodziły województwu podlaskiemu i świętokrzyskiemu wdrożyć w większym lub mniejszym stopniu analogicznych propozycji CZT. W wyniku tego od stycznia 2017 r. praca eksploatacyjna w województwie podlaskim wzrosła o 50%, a w świętokrzyskim o prawie 30%. Do Ostrowca będzie zamiast 5-7 pociągów 15 dziennie - co godzinę. Do Jasła nadal 2, a do Horyńca jeden. Rok wcześniej zwiększyliśmy pracę eksploatacyjną w Wielkopolsce o 20% dla KW i o 15% dla PR. W trakcie roku wzrost przewozów i przychodów przewoźników całkowicie i z nawiązką spełnił założenia.

Informujemy, że po dobrej zmianie jaka dzięki CZT dokonana się na kolei w woj. podlaskim obecnie to województwo podkarpackie staje się najgorszym pod względem oferty kolejowej w Polsce, z liniami z 1 czy 2 pociągami, czy pociągami kursującymi niczym dyliżanse na dzikim zachodzie 2 dni w tygodniu. Takich linii w 2017 r. nie będzie już w żadnym innym województwie w Polsce, nie mówiąc już o Czechach, czy Węgrzech. Całkowicie odpowiada za taką sytuację zarząd województwa.

Krzysztof Rytel

Prezes

Centrum Zrównoważonego Transportu