

# 0 **63,7%** więcej pociągów bez dodatkowych nakładów finansowych



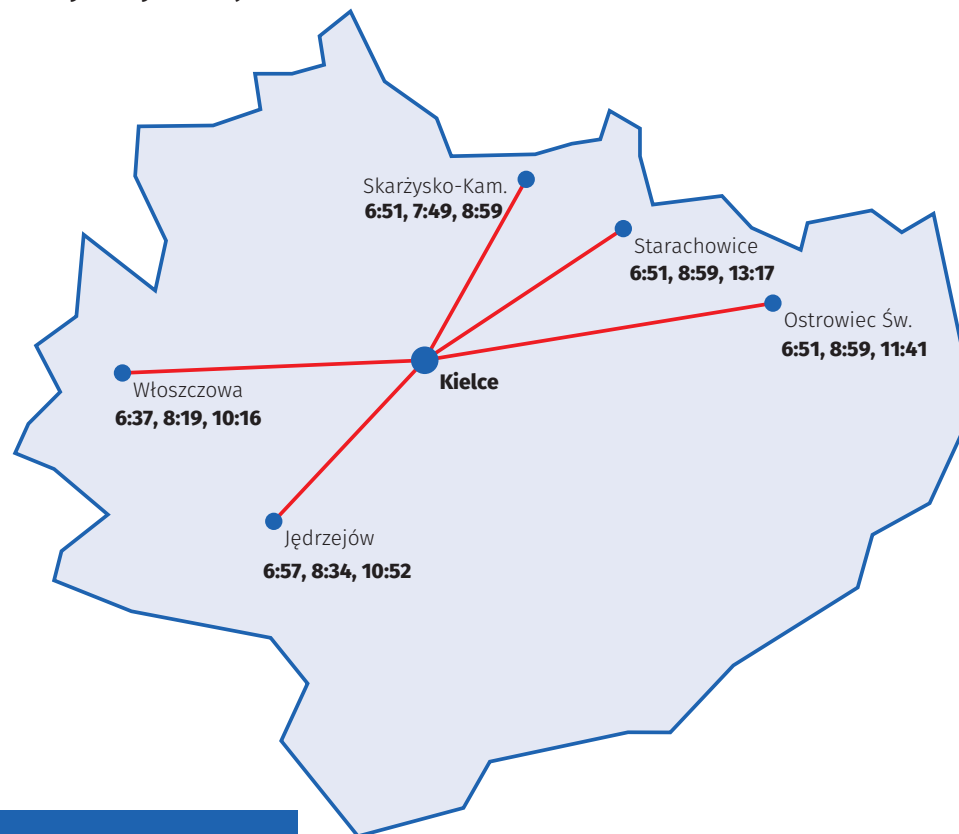
Projekt uzdrowienia kolei regionalnej w województwie świętokrzyskim

# Gdzie jesteśmy?

**Kielce to jedyne miasto w Polsce,**  
gdzie nie ma pociągu na godzinę ósmą rano.

Ani od strony Ostrowca Świętokrzyskiego,  
Starachowic i Skarżyska Kamiennej, ani od  
strony Włoszczowej, ani od strony Jędrzejowa.

Godziny przyjazdów w godzinach porannych  
z wybranych miejscowości do Kielc



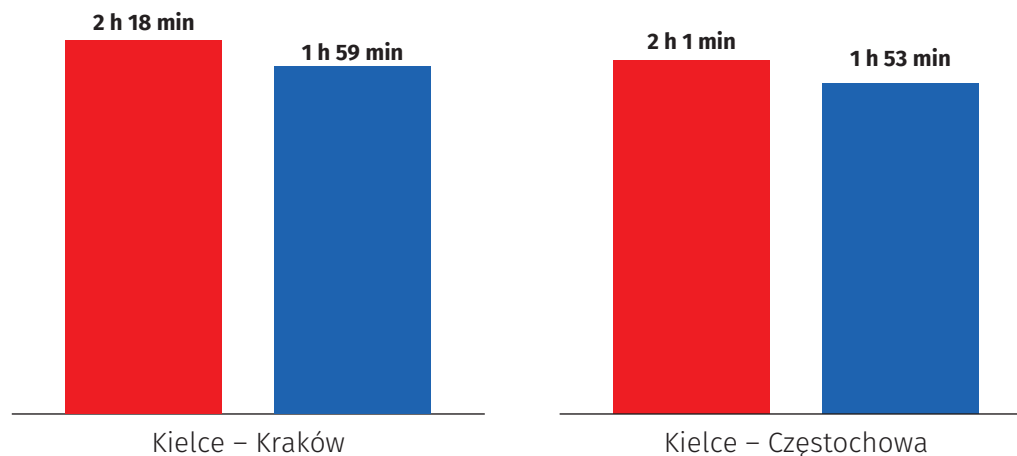
**Gdy szczyt przewozowy na kolei jest między 21 a 22  
oraz między 5 i 6 rano – mieszkańcy nie mogą  
wykorzystać kolei do swoich codziennych podróży.**

# Gdzie jesteśmy?

Choć samorząd kupił nowe pociągi – jeżdżą one wolno – z prędkością tych starych.

Trasę Kielce – Kraków pociągi mogłyby przejechać 9 minut szybciej  
(jadąc z prędkością 120 km/h zamiast 100 km/h)

Trasę Kielce – Częstochowa pociągi mogłyby przejechać 8 minut szybciej  
(jadąc z prędkością 120 km/h zamiast 100 km/h)



# Gdzie jesteśmy?

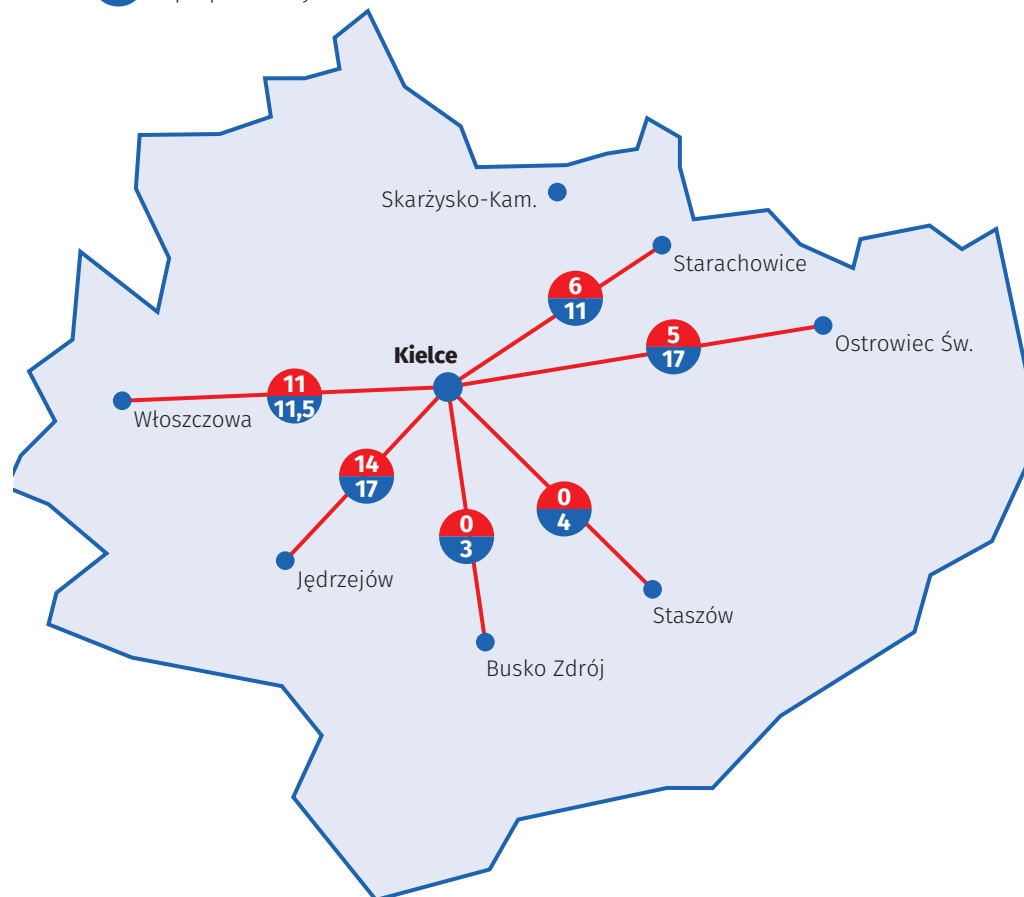
**Pociągów jeździ zbyt mało,  
by dało się z nich korzystać!**

Obecnie w Świętokrzyskiem  
pociągi regionalne przejeżdżają  
rocznie 1 520 tys. km

Za niemal te same pieniądze  
mogłyby jeździć o 970 tys. km  
więcej!

Liczba par w dni robocze:

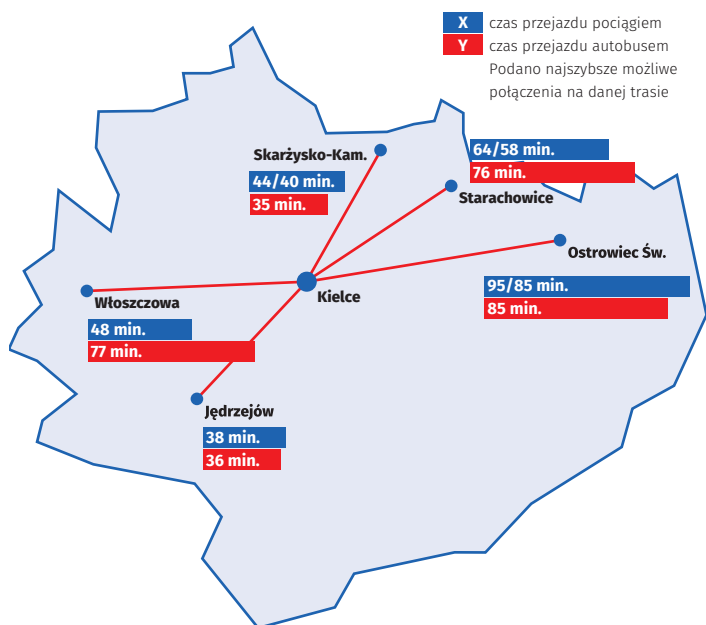
**X** obecnie  
**Y** w proponowanym rozkładzie



# A przecież...

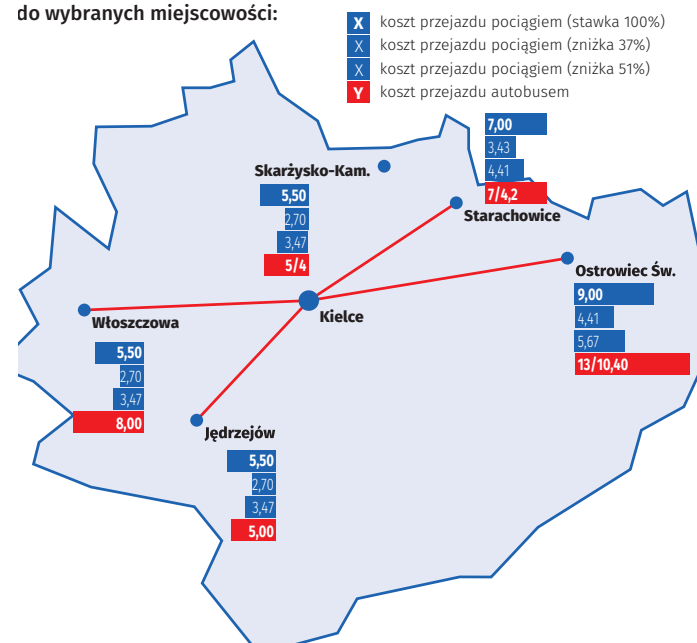
## 1. Kolej ma konkurencyjny czas jazdy

Czas przejazdu z Kielc do wybranych miejscowości:



## 2. Kolej ma konkurencyjne ceny biletów

Koszt przejazdu z Kielc do wybranych miejscowości:



3. Województwo dysponuje taką liczbą nowego i zmodernizowanego taboru, że mógłby on obsługiwać nawet o 70% więcej połączeń niż jest w obecnym rozkładzie jazdy.

**Największym problemem świętokrzyskiej kolei jest zbyt mała liczba połączeń, zaplanowanych niezgodnie z potrzebami transportowymi mieszkańców.**

# Pociągi w Świętokrzyskiem generują potężny deficyt z trzech powodów:

1. **Mała liczba pociągów powoduje brak zainteresowania ofertą pasażerów** (co powoduje niskie przychody).
2. **Godziny kursowania pociągów są niedostosowane** do potrzeb osób pracujących i uczących się.
3. **Zasoby są zbyt rozbudowane** w stosunku do tak niewielkiej oferty przewozowej – aby zrealizować plan CZT według którego połączeń jest o 63,7% więcej, wystarczyłoby 12 składów i wszystkie połączenia byłyby obsługiwane przez nowe pociągi. W obecnym rozkładzie jazdy, przy kursach nawet co 5 godzin, wykorzystuje się aż 16 składów. Utrzymanie niepotrzebnego i przestarzałego taboru jest bardzo kosztowne, dlatego optaca się zwiększyć poziom eksploatacji nowoczesnych, zakupionych w ostatnim czasie składów, a stare odstawić.

# Plan uzdrowienia świętokrzyskiej kolei regionalnej

- **Zwiększona liczba pociągów** – wzrost tzw. pracy eksploatacyjnej o 63,7%
- **Zapewnienie atrakcyjnej oferty połączeń ze stolicą regionu** – godziny kursów pociągów dostosowane do popularnych godzin pracy i nauki mieszkańców,
- **Efektywne wykorzystanie posiadanych zasobów**  
– w ruchu jedynie 12 składów. Łącznie o 4 pojazdy mniej na utrzymaniu niż obecnie.
- **Wszystkie połączenia obsługiwane wyłącznie nowym taborem.**
- **Oszczędności wynoszące 6,1 mln zł** (przy redukcji zatrudnienia o 30 osób) lub 4,4 mln zł przy braku racjonalizacji zatrudnienia – oszczędności wynikają ze zmniejszenia liczby taboru na utrzymaniu oraz ewentualnego zmniejszenia zatrudnienia (mniej pociągów, mniejsze potrzeby).



# Plan uzdrowienia świętokrzyskiej kolei regionalnej

- **Dodatkowe koszty** nowych pociągów to **9,8 mln zł** rocznie. Nowy pociąg generuje tylko koszty zmienne (dostęp do torów, energia lub paliwo, zużycie części – takie koszty wynoszą ok. 10 zł za kilometr). Koszty stałe (utrzymanie taboru, wynagrodzenia obsługi) są niezmiennie i są już ponoszone, bez względu na to czy te dodatkowe pociągi będą uruchamiane czy nie. Po prostu ten sam tabor i personel może w ciągu zmiany wykonać mniej lub więcej kursów.
- **Dodatkowe przychody** z nowych pociągów to **2,32 mln zł** rocznie (bilety).

W efekcie **bogata oferta** (17 par w dobie), dopasowana do potrzeb mieszkańców regionu na średnicy świętokrzyskiej Ostrowiec – Kielce – Jędrzejów oraz przywracająca przewozy do Staszowa i Buska-Zdroju będzie kosztowała samorząd jedynie o 5% więcej niż dotychczas.



# Na czym to polega?

## Istota proponowanej reformy:

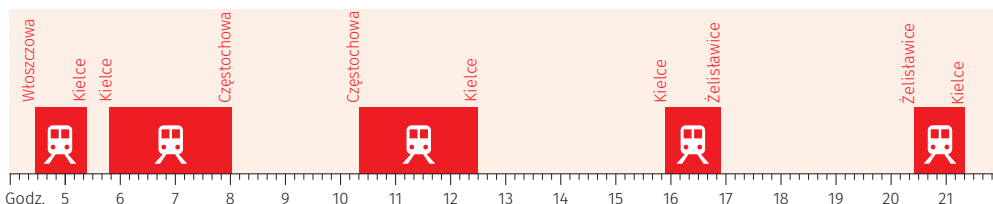
Ostrowiec Świętokrzyski – Kielce:

**5 połączeń** – w chwili obecnej

**8 połączeń** – nasza propozycja (czas jazdy 85-95 minut)

Ostrowiec Świętokrzyski – Kielce

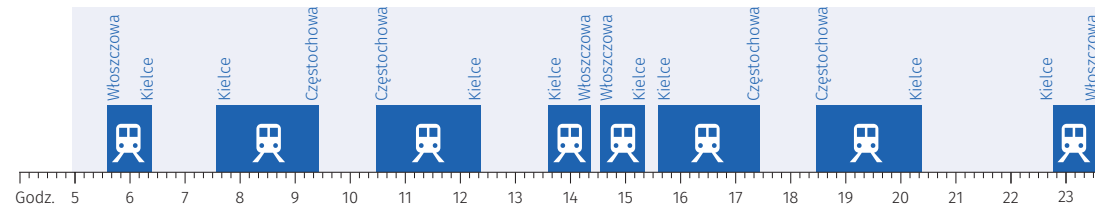
Obecnie: **5 kursów w obiegu**



Dziennie ten skład przejeżdża: **401 km**

Deficyt na 1 kilometr: **23 zł**

Proponujemy: **8 kursów w obiegu**



Dziennie ten skład przejeżdża: **658 km**

Deficyt na 1 kilometr: **15 zł**

Utrzymanie pojazdu w sprawności i czystości oraz wynagrodzenia personelu są już pokryte. Pociągi te mogą wykonać w ciągu dnia 5 kursów jak obecnie, a mogą 8. Koszt zwiększy się tylko o koszty paliwa/energii i korzystania z torów. Ale te dodatkowe koszty zmieniłyby się w przychód z biletów od pasażerów przewiezionych nowymi pociągami (kursami).

# Jak uzyskać sukces?



W Wielkopolsce na lokalnej linii spalinowej Poznań – Wągrowiec **zwiększono ofertę 2-krotnie**. W efekcie **przewozy wzrosły przez 3 lata 3-krotnie**. Obecnie z przewozów na tej trasie korzysta więcej pasażerów niż w całym województwie podlaskim w ruchu regionalnym.

## Co Ty możesz zrobić?

Konieczn**ie podpisz petycję** do marszałka województwa,  
popierającą projekt reformy przewozów kolejowych  
przygotowany przez CZT.

**Twój głos jest bardzo ważny!**

**Bardzo nam na nim zależy.**



Centrum Zrównoważonego Transportu

ul. Żurawia 43 lok. 303

00-680 Warszawa

[www.czt.org.pl/kndk](http://www.czt.org.pl/kndk)

