



MARSZAŁEK
WOJEWÓDZTWA PODKARPACKIEGO



IT-VIII.0003.36.2013

Rzeszów, 2013-09-11

1K
12.09.13



Pan Sławomir Miklicz
Radny Województwa Podkarpackiego

ZA ZWROTNYM POTWIERDZENIEM ODBIORU

Odpowiadając na Pana interpelację w sprawie uruchomienia połączenia kolejowego w relacji Sanok - Zagórz - Łupków, informuję iż tut. Urząd we współpracy z dyrektorem Podkarpackiego Zakładu Przewozów Regionalnych (Operatorem świadczącym usługi użyteczności publicznej w kolejowych przewozach pasażerskich) dokonał dogłębnej analizy powyższego tematu rozpatrując cztery warianty możliwych działań:

Wariant I:

Uruchomienie połączenia w relacji Sanok – Zagórz - Łupków przy spełnieniu nadzwyczajnych i niestandardowych rozwiązań.

Z informacji przekazanych przez Dyrektora Podkarpackiego Zakładu Przewozów Regionalnych w Rzeszowie wynika, że z uwagi na trwające zamknięcia torowe na linii nr 106 (Rzeszów-Jasło), do uruchomienia połączenia kolejowego w ww. relacji niezbędne będzie:

- 1) zabezpieczenie dwóch autobusów szynowych realizujących 2 połączenia w godzinach porannych i 2 połączenia w godzinach popołudniowych oraz zjazd autobusu z Łupkowa do Sanoka w godzinach wieczornych i podjazd luzem z Sanoka do Łupkowa w godzinach porannych (przejazdy służbowe);
- 2) założenie tras na przejazdy służbowe Sanok - Rzeszów - Sanok drogą okrężną z uwagi na brak zaplecza technicznego w tym rejonie, przez Jasło, Stróże, Tarnów co 2 dni, w celu dokonania przeglądu, tankowania, czyszczenia itp. Przejazd na trasie Tarnów - Rzeszów jest uwarunkowany zgodą zarządcy infrastruktury (ograniczona przepustowość - ruch prowadzony jest jednym torem z uwagi na wymianę nawierzchni);
- 3) oddelegowanie 10 maszynistów i 7 kierowników pociągu (jazda i dozоровanie szynobusów w nocy).

Realizacja połączeń możliwa będzie najwcześniej po 40 dniach od złożenia wniosku na indywidualny rozkład jazdy – wymóg Regulaminu przydzielania tras pociągów PKP PLK S.A.



Miesięczna wielkość dodatkowej pracy eksploatacyjnej to:

- 13 047 pockm. - dla pociągów pasażerskich,
 - 11 394 pockm. - dla pociągów służbowych,
- co łącznie stanowi 24 441 pockm.

Szacowana miesięczna wysokość dodatkowej rekompensaty w związku z uruchomieniem ww. połączeń wyniesie 373 695,68 zł i złożą się na nią koszty (pociągi handlowe 263 007,09 zł i pociągi służbowe 110 688,59 zł). Rocznie kwota dodatkowej rekompensaty wyniesie 4 484 348,16 zł plus jednorazowy koszt 28 500 zł (koszt dodatkowych kursów w relacji Łupków - Rzeszów przez Stróże, Tarnów celem zapoznania szlaku przez drużyny pociągowe).

Po szczegółowej analizie kalkulacji kosztów wpływających na wysokość miesięcznej rekompensaty, przy realizacji połączeń w relacji Sanok – Łupków, którą przedłożył Operator tj.: Przewozy Regionalne Sp. z o.o. należy zauważyć, że: koszty całkowite uruchomienia pociągów handlowych w miesiącu wynoszą 263 007,09 zł. zaś koszty uruchomienia pociągów służbowych w miesiącu wynoszą 110 688, 59 zł.

Koszty realizacji usługi generowane przez pociągi handlowe przedstawiają się następująco:

- 1) Koszty drużyny trakcyjnej - 31 200,22 zł.
- 2) Koszty drużyny konduktorskiej wynoszą - 28 637,45 zł.
- 3) Koszty paliwa wynoszą - 34 834,13 zł.;
- 4) Koszty działalności eksploatacyjnej wynoszą – 19 219,37 zł.
- 5) Koszty działalności utrzymaniowej wynoszą – 95 320,96 zł.
- 6) Koszty działalności handlowej wynoszą – 13 190,03 zł.
- 7) Koszty Zarządu wynoszą – 15 410,16 zł.
- 8) Koszty PLK wynoszą 25 194,76 zł.

i łącznie wynoszą: 263 007,09 zł.

Z uwagi na zły stan elementów infrastruktury na linii 107 i wprowadzone ograniczenia, średnia prędkość wynosi ok. 26 km/h. Planowany czas przejazdu w ww. relacji to minimum 107 minut.

Maksymalna prędkość wskazana w regulaminie przydzielania tras pociągów przez PKP PLK na linii nr 107 Zagórz – Łupków wynosi 40 i 60 km/h (mowa jest o prędkości technicznej, bez wskazania na jakiej długości linii jest możliwa do osiągnięcia, co nie zmienia faktu, że prędkość handlowa pociągów w ww. relacji jest niższa i wynosi ok. 26 km/h).

Wariant II:

Uruchomienie połączeń Sanok – Zagórz - Łupków z wykorzystaniem taboru przewoźnika słowackiego.

Na wniosek Departamentu Infrastruktury i Transportu, Zarząd Przewozy Regionalne Sp. z o.o. wystąpił do przewoźnika słowackiego z prośbą o określenie możliwości i warunków udostępnienia słowackiego taboru do realizacji ww. połączenia. Propozycja strony słowackiej przedstawia się następująco: wydzierżawienie jednego pojazdu spalinowego z napędem wraz z maszynistą oraz jednego pojazdu bez napędu (sam wagon). Pojemność obu pojazdów po ok. 50 osób. Pojazdy słowackie nie posiadają dopuszczenia do jazdy po torach na terytorium RP – wymagane jest uzyskanie decyzji Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego (UTK). Słowaccy maszyniści nie

posiadają dokumentów potwierdzających znajomość trasy przejazdu w ww. relacji. Stąd też konieczny będzie udział pilota w każdym przejeździe.

Wariant III:

Realizacja połączenia Sanok – Zagórz - Łupków z zapewnieniem obsługi pojazdów w Zagórz.

Realizacja połączenia dwoma jednoczłonowymi autobusami szynowymi SA 103 lub SA 135. Do realizacji połączenia niezbędne jest podjęcie następujących działań formalno-prawnych:

- 1) Uzyskanie zgody Zarządu Spółki Przewozy Regionalne Sp. na uruchomienie doraźnego Punktu Przeglądów Kontrolnych (PPK) lub Punktu Rewizji Technicznej (PRT) celem wykonywania obowiązkowych czynności technicznych przy pojazdach kolejowych dla 1 poziomu utrzymania. Warunkami utworzenia Punktu Przeglądów Kontrolnych jest:
 - dysponowanie stanowiskiem - tor z kanałem przeglądowym min 35 mb;
 - dostęp do energii elektrycznej, sieci wodociągowej, sieci bądź agregatu sprężonego powietrza, dysponowanie pracownikami z uprawnieniami, posiadanie regulaminu organizacyjnego i technicznego wykonywania czynności (*Odtworzenie sekcji dla potrzeb doraźnego utrzymania autobusów szynowych jest organizacyjnie i ekonomicznie nieuzasadnione. Tworzenie struktur administracyjnych, komórek zaopatrzeniowo - magazynowych, gniazda dyspozytorskiego itp. dla 2-ch autobusów szynowych na określony czas jest niezasadne. Sytuacja opisana powyżej jest zasadna jedynie na czas zamknięcia linii nr 106).*
- 2) Aneksowanie umowy dotyczącej świadczenia usług użyteczności publicznej w zakresie wykonywania kolejowych przewozów pasażerskich w 2013 r.;
- 3) Aneksowanie umowy dotyczącej tankowania pojazdów celem umożliwienia tankowania pojazdów w Zagórz – umowa zawarta w trybie przetargowym;
- 4) Aneksowanie umowy z wyspecjalizowaną firmą w zakresie: czyszczenia taboru, odfekalniania, czyszczenia instalacji WC i wodowania pojazdów celem zapewnienia wykonania wymienionych czynności w Zagórz – umowa zawarta w trybie przetargowym. Jeżeli firma nie wyrazi zgody na wykonywanie czynności obsługowych, konieczne będzie przeprowadzenie postępowania celem wyłonienia Wykonawcy ww. czynności;
- 5) Uzyskanie decyzji środowiskowej zezwalającej na mycie pojazdów w Zagórz;
- 6) Zapewnienie całonocnego dozoru pojazdów w Zagórz;
- 7) Pozyskanie hali do codziennej obsługi pojazdów oraz wykonywania obowiązkowych przeglądów technicznych na poziomie 1 utrzymania i drobnych napraw bieżących bez konieczności korzystania z zapadni bądź podnośników. Oddelegowanie do prac warsztatowych min. 3-ch pracowników z uprawnieniami o specjalnościach: elektromonter, mechanik - rzemieślnik, rewident taboru. Poza tym konieczne jest wystąpienie do właściciela obiektu o udostępnienie hali bądź boczniczy do wykonywania przeglądów I poziomu utrzymania i napraw bieżących;
- 8) Uzyskanie świadectwa zgodności dla wybranego Punktu utrzymania w zakresie spełnienia wymogów pod potrzeby wykonywania przeglądów

technicznych 1 poziomu utrzymania i dotyczy to kompleksowo: obiekty kubaturowe, infrastruktura torowa, wyposażenie techniczne, personel.

Ponadto należy:

1. Wystąpić do właściciela obiektu o przekazanie aktualnego regulaminu technicznego bocznicy oraz aktualnych badań technicznych torów i rozjazdów znajdujących się na bocznicy.
2. Wystąpić do Zarządcy Infrastruktury o obsługę przez uprawnionych pracowników rozjazdów na drodze przejazdu przez bocznice do hali.
3. Wystąpić do Zarządcy Infrastruktury o przydzielenie tras pociągów wg Indywidualnego Rozkładu Jazdy – zgodnie z § 20 ust.7 pkt. 1 „Regulaminu przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych w ramach rozkładu jazdy 2012/2013” - 40 dni przed dniem planowanego odjazdu pociągu.
4. Zapewnić kursowanie co trzeci dzień (10 dni w miesiącu) dwóch pociągów służbowych na odcinku Sanok – Zagórz – Sanok – zjazdy na przeglądy do Zagórza i wyjazdy po przeglądach do Sanoka
5. Przed rozpoczęciem obsługi należy założyć dodatkowe jazdy w relacji Sanok Łupków celem zapoznania szlaku przez drużyny pociągowe – wymóg to dwie jazdy dzienne i dwie jazdy nocne w obu kierunkach.
6. W przypadku usterek bądź uszkodzeń, których usunięcie jest uwarunkowane gwarancją należy uwzględnić konieczność dostarczenia pojazdu do wyznaczonego Umową Punktu Utrzymania w Rzeszowie.

Podjęcie powyższych działań generować będzie między innymi:

- 1) Miesięczne koszty prowadzenia 5 pociągów handlowych oraz jednego podesłania składu na poranne połączenia – 283 415 zł.
- 2) Miesięczne koszty oddelegowania pracowników dokonujących przeglądy – 3 500 zł.
- 3) Miesięczne koszty godzin nadliczbowych pracowników drużyn pociągowych obsługujących połączenie Sanok - Łupków (obejmujące koszty całodobowego dozoru pojazdów w Zagórz oraz koszty przejazdów drużyn pociągowych) – 20 369 zł.
- 4) Miesięczne koszty pociągów służbowych zjeżdżających na przeglądy do Zagórza – 2 793 zł.
- 5) Jednorazowy koszt zapoznania szlaku przez drużyny pociągowe – 4 697 zł.
- 6) Jednorazowy koszt podesłania lokomotywy spalinowej oraz ściągnięcia zdefektowanego autobusu szynowego trasą Rzeszów – Tarnów – Stróże Jasło – 7 040 zł.
- 7) Cykliczny koszt zjazdu okrężną trasą autobusów szynowych do Rzeszowa celem wykonania przeglądu P2 (co 2 miesiące) – 14 079 zł.
- 8) Dodatkowe koszty związane z zapewnieniem tankowania pojazdów w Zagórz będą znane po przeprowadzeniu negocjacji w celu podpisania aneksu do umowy, nastąpi to dopiero w przypadku podjęcia decyzji o uruchomieniu ww. połączenia.
- 9) Dodatkowe koszty czyszczenia, odfekalniania oraz wodowania będą znane po przeprowadzeniu negocjacji w celu podpisania aneksu do umowy, nastąpi to dopiero w przypadku podjęcia decyzji o uruchomieniu ww. połączenia.

Biorąc powyższe pod uwagę, realizacja kolejowych przewozów pasażerskich w ww. relacji przez Marszałka Województwa Podkarpackiego w chwili obecnej nie znajduje merytorycznego i ekonomicznego uzasadnienia.

Wariant IV:

Zorganizowanie kolejowych przewozów pasażerskich w relacji Sanok - Zagórz-Łupków przez Starostę Sanockiego.

Zgodnie z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym z 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym Starosta może być organizatorem publicznego transportu zbiorowego w powiatowych przewozach pasażerskich. W takiej sytuacji koniecznym staje się publikacja ogłoszenia o zamiarze przeprowadzenia postępowania o udzielenie zamówienia w trybie ustawy Prawo zamówień publicznych lub bezpośredniego zawarcia umowy w terminie nie krótszym niż:

- 1) jeden rok;
- 2) sześć miesięcy – w przypadku gdy umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego ma dotyczyć świadczenia tych usług w wymiarze mniejszym niż 50 000 kilometrów rocznie. Organizator zamieszcza przedmiotowe ogłoszenie m. in. w Biuletynie Informacji Publicznej.

Po przedłożeniu przez Starostę Sanockiego kalkulacji kosztów przedsięwzięcia, Zarząd Województwa rozpatrzy możliwość udzielenia pomocy Powiatowi Sanockiemu w celu zorganizowania kolejowych przewozów pasażerskich w relacji Sanok – Zagórz - Łupków.

Jednocześnie informuję, że w perspektywie na lata 2014-2020 rozpatrywany jest wariant rewitalizacji linii kolejowej nr 107. Ostateczna decyzja co do zakresu ewentualnych prac na chwilę obecną nie została jeszcze podjęta.

Łup. MARSZAŁKA WOJEWÓDZTWA
Lucjan Kuźniar
WICE MARSZAŁEK WOJEWÓDZTWA

Otrzymują:

- 1 Departament Organizacyjny - 2 egz.
- 2 Aa.