MARSZAŁEK

WOJEWÓDZTWA WIELKOPOLSKIEGO

 Poznań, 10.11.2021 r.

KS-I.O.0003.3.2021

DT-I.ZD-00576/21

**Pani**

**Zofia Itman**

**Radna Sejmiku**

**Województwa Wielkopolskiego**

W odpowiedzi na interpelację złożoną na XXXV sesji Sejmiku Województwa Wielkopolskiego, która odbyła się 25 października 2021 r. dotyczącą rozkładu jazdy pociągów na trasie Gniezno-Jarocin (**Ad-1**) informuję, że konstrukcja rozkładu jazdy pociągów jest prowadzona przez Zarządcę Infrastruktury, tj. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. dla wszystkich pociągów uruchamianych na sieci kolejowej PKP PLK w oparciu o Regulamin Sieci oraz na podstawie wniosków złożonych przez poszczególnych Aplikantów. Składanie wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej (liczba par, godziny wiodące oraz terminy kursowania) na kolejne edycje rozkłady jazdy odbywa się na około 9 miesięcy przed wejściem w życie Rocznego Rozkładu Jazdy w Internetowym Systemie Zamawiania Tras Pociągów. Na podstawie złożonych przez Aplikantów wniosków na przełomie marca/ kwietnia PKP PLK prowadzi konstrukcję rozkładu jazdy na poszczególnych liniach uwzględniając przede wszystkim możliwości techniczne danej linii kolejowej oraz zaplanowane prace utrzymaniowe i inwestycyjne. Wszelkie zmiany dokonywane przez PKP PLK w trakcie poszczególnych cykli rozkładu jazdy, a będące znacznym odstępstwem od rocznego rozkładu jazdy dokonywane są przez PKP PLK na liniach, na których Zarządca Infrastruktury prowadzi prace modernizacyjne i inwestycyjne. Jednocześnie informuję, że korekta rozkładu jazdy obowiązującego od dnia 07.11-11.12.2021 r. została zarządzona przez PKP PLK dnia 28 września br. Dnia 02.11.2021 r. PKP PLK przekazało również zarządzenie rozkładu jazdy na I cykl zamknięciowy obowiązujący od 12.12.2021 r. do 12.03.2021 r. Zarówno więc w listopadowej jak i grudniowej korekcie rozkładu jazdy nie ma możliwości wprowadzenia zmian. Należy podkreślić, że liczba par pociągów w rozkładzie jazdy 2020/2021 wynikała z sytuacji związanej ze stanem epidemii, wprowadzonymi obostrzeniami, a przede wszystkim ze znacznym spadkiem podróżnych korzystających z połączeń kolejowych. Natomiast liczba par na linii Gniezno-Jarocin w rozkładzie jazdy 2021/2022 zaplanowana przez Organizatora przewozów uwzględnia zamknięcia torowe, które zostaną wprowadzone od dnia 1.02.2022 r. pomiędzy Miłosławiem a Wrześnią oraz dodatkowo od dnia 1.03.2022 r. na odcinku Września – Gniezno. Ruch jednotorowy na w/w odcinkach zaplanowany do końca obowiązywania rozkładu jazdy 2021/2022 spowodował znaczne ograniczenie przepustowości linii i uniemożliwił zaplanowanie większej liczby połączeń.

**Ad-2**

Departament Transportu UMWW na bieżąco monitoruje rynek oferowanych do sprzedaży używanych pojazdów kolejowych. Oferta sprzedaży pojazdów EN57AL, SA139 i SA109 stanowiących własność Województwa Zachodniopomorskiego została przeanalizowana pod kątem technicznym i ekonomicznym. Pojazdy EN57AL i SA109 wystawione na sprzedaż nie posiadają ważnych świadectw sprawności technicznej, a przywrócenie ich do ruchu wymaga w przypadku pojazdów EN57AL wykonania naprawy okresowej czwartego poziomu utrzymania (P4), a w przypadku SA109 – piątego poziomu utrzymania (P5). Szacunkowy koszt wykonania czynności czwartego poziomu utrzymania dla jednego ezt EN57AL wynosi 1,5-2 mln zł brutto, a piątego poziomu dla SA109 – 5-6 mln zł brutto. Biorąc pod uwagę czas niezbędny na przeprowadzenie procedury przetargowej oraz wykonanie napraw w specjalistycznym zakładzie naprawczym, pojazdy zostałyby ponownie włączone do ruchu najwcześniej pod koniec 2022 roku. Ponadto jeden z pojazdów serii SA139 jest wyłączony z eksploatacji z powodu nadmiernego zużycia zestawów kołowych (konieczna wymiana wszystkich kół). Reasumując – na dzień dzisiejszy z sześciu oferowanych pojazdów sprawny technicznie jest tylko jeden. Województwo Zachodniopomorskie nie przewiduje podziału zamówienia na części, co oznacza, że oferenci mogą składać oferty wyłącznie na całość zamówienia, czyli łącznie na 6 pojazdów. Cena wywoławcza wynosi 27 mln zł netto. W budżecie województwa na 2021 rok, ani w Wieloletniej Prognozie Finansowej, nie widzę możliwości zabezpieczenia środków na sfinansowanie zakupu tego taboru i jego napraw okresowych. W związku z powyższym nie planuje się odkupu od Województwa Zachodniopomorskiego ww. pojazdów.

Mając jednak na uwadze konieczność powiększenia poolu taborowego spółki Koleje Wielkopolskie podejmowane są kolejne działania w tym zakresie, a mianowicie:

1. W dniu 01.10.2021 r. pomiędzy Województwem Wielkopolskim a Pojazdy Szynowe PESA Bydgoszcz S.A. zawarta została Umowa na zakup używanego dwuczłonowego spalinowego zespołu trakcyjnego serii SA139-008 („Link”). Pojazd posiada ważne świadectwo sprawności technicznej, a najbliższa naprawa okresowa P4 zostanie przeprowadzona dopiero w 2027 roku. Aktualnie autobus szynowy poddawany jest szczegółowemu przeglądowi przez Producenta w celu usunięcia ewentualnych usterek i przygotowania do eksploatacji (mi.in. kompleksowej naprawie poddany został zespół napędowy). Odbiór pojazdu planowany jest w terminie do dnia 15 grudnia 2021 r.

2. Zgodnie z opublikowaną w dniu 25 października 2021 r. listą rankingową pierwszej edycji pilotażowego naboru wniosków o dofinansowanie z Rządowego Funduszu Polski Ład: Program Inwestycji Strategicznych, dofinansowanie w wysokości 115 200 000 zł otrzymał projekt „Rozwój publicznego transportu zbiorowego w województwie wielkopolskim poprzez zakup zeroemisyjnego taboru kolejowego”. Całkowity szacunkowy koszt projektu wynosi 128 000 000 zł przy udziale dofinansowania na poziomie 90%. Projekt zakłada zakup 4 nowych pięcioczłonowych elektrycznych zespołów trakcyjnych do obsługi tras zelektryfikowanych w ramach wojewódzkich kolejowych przewozach pasażerskich, a w szczególności Poznańskiej Kolei Metropolitalnej. Zakładamy, że pierwsze pojazdy mogłyby się pojawić na wielkopolskich torach pod koniec 2023 roku.

3. W dniu 21.10.2021 r. pomiędzy Kolejami Wielkopolskimi a Województwem Wielkopolskim zawarta została umowa o dofinansowanie z WRPO 2014+ zakupu dwóch kolejnych spalinowych zespołów trakcyjnych 36WEhd w ramach opcji przewidzianej dla projektu pn. „Rozwój publicznego transportu zbiorowego w Wielkopolsce poprzez zakup spalinowego taboru kolejowego”.

**Ad. 3**

Wykonywanie przeglądów i napraw okresowych w terminach określonych w Dokumentacji Systemu Utrzymania (DSU) pojazdów kolejowych gwarantuje ich bezpieczną i niezawodną eksploatację. Każde odstępstwo od cykli międzyprzeglądowych i międzynaprawczych musi zostać odpowiednio przeanalizowane pod kątem bezpieczeństwa, zużycia kluczowych podzespołów i zapisów w dokumentacji techniczno-ruchowej poszczególnych komponentów. Zmiany te muszą być również zaakceptowane przez autora DSU (producenta pojazdu, wykonawcę modernizacji) i zatwierdzone przez użytkownika pojazdu.

Koleje Wielkopolskie w sposób ciągły monitorują stopień wykorzystania taboru, jego stan techniczny oraz adekwatność cykli przeglądowo-naprawczych zawartych w DSU dla poszczególnych typów pojazdów. DSU pojazdów kolejowych eksploatowanych przez Koleje Wielkopolskie nie przewiduje wykonania przeglądów P2/R. Niemniej jednak w celu optymalizacji wykorzystania taboru podejmowane są wspólne działania Przewoźnika i Departamentu Transportu UMWW, umożliwiające wydłużenie ważności świadectw sprawności technicznej użytkowanych pojazdów

Przykłady takich działań zostały przedstawione poniżej:

1. Wydłużenie czasu do pierwszej naprawy P4 dla pojazdów serii EN76 z 5 do 6 lat w celu rozłożenia w czasie napraw 22 sztuk pojazdów i zapewnienia jak największej dostępności taboru. Producent taboru – PESA Bydgoszcz S.A. pozytywnie zaopiniował ww. zmianę z zastrzeżeniem wykonania dodatkowego przeglądu P3 i po zapewnieniu przez spółkę Koleje Wielkopolskie, że charakterystyka techniczno-konstrukcyjna nie wykazuje zbliżania się do parametrów kresowych elementów pojazdów.

2. Zwiększenie przebiegów międzynaprawczych dla P4 w pojazdach serii SA108 z 600 tys. km do 900 tys. km (wydłużenie eksploatacji pojazdów o około 2 lata). Warunkiem zwiększenia przebiegów międzynaprawczych jest wykonanie przez spółkę Koleje Wielkopolskie przeglądu P3+, podczas którego niezbędna jest wymiana/naprawa istotnych dla bezpieczeństwa podzespołów.

3. We wrześniu 2020 r. Dyrektor Departamentu Transportu zwrócił się do spółki Koleje Wielkopolskie z prośbą o rozważenie możliwości wydłużenia przebiegów międzynaprawczych (z 500 tys. km do 600 tys. km) dla czwartego poziomu utrzymania pojazdów EN57AL. Po uzgodnieniach technicznych z wykonawcą ostatniej modernizacji pojazdów – ZNTK Mińsk Mazowiecki S.A. odstąpiono od wydłużenia cykli z uwagi na:

- konieczność wykonania przeglądów P3,

- konieczność wykonania w zapleczu technicznym ZNTK Mińsk Mazowiecki dodatkowych prac obejmujących kompleksowe sprawdzenie i naprawę wózków jezdnych w zakresie P4, określonym w DSU,

- wydłużony czas postoju pojazdów i stosunkowo wysokie koszty w związku z wykonywaniem powyższych czynności,

- rekomendowane przez ZNTK Mińsk Mazowiecki wydłużenie przebiegów międzynarpawczych tylko o 10% (50 tys. km – wydłużenie eksploatacji o około 4 miesiące).

Pragnę poinformować, że zakończona została już naprawa P4 dwóch jednostek EN57AL. Odbiory kolejnego pojazdu zaplanowane są w dniach 16-17.11.2021 r.

4. Zapisy ustawy z dnia 2 marca 2020 r. o szczególnych rozwiązaniach związanych z zapobieganiem, przeciwdziałaniem i zwalczaniem COVID-19, innych chorób zakaźnych oraz wywołanych nimi sytuacji kryzysowych również dopuszczają możliwość wydłużenia cykli przeglądowo-naprawczych dla taboru kolejowego. Zgodnie z art. 12f, w przypadku ogłoszenia stanu zagrożenia epidemicznego albo stanu epidemii wydłuża się cykle przeglądowo-naprawcze, o których mowa przepisach wydanych na podstawie art. 20 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, o czasookres: 1 miesiąc dla 2 poziomu utrzymania, 3 miesiące dla 3 poziomu utrzymania i 6 miesięcy dla 4 poziomu utrzymania. W związku z powyższym, analizowana jest obecnie możliwość wydłużenia eksploatacji dwóch pojazdów serii SA108, których świadectwo sprawności technicznej straci ważność w styczniu 2022 r. z uwagi na konieczność wykonania naprawy P4.

5. Spółka Koleje Wielkopolskie korzysta z ustawowej możliwości wydłużenia cykli przeglądowych eksploatowanych pojazdów dla 3 poziomu utrzymania.

 Z poważaniem

 Z up. Marszałka Województwa

 Wojciech Jankowiak

 Wicemarszałek

Otrzymują:

1. KS x 2 egz.
2. a/a x 1 egz.

Do wiadomości:

1. DO x 1 egz.