



KS-I.O.0003.14.2024
DT-III.ZD-00280/24

Pan
Adam Bogrycewicz
Radny Sejmiku Województwa
Wielkopolskiego

Szanowny Panie Radny,

w odpowiedzi na interpelację zgłoszoną na V Sesji Sejmiku Województwa Wielkopolskiego z dnia 30 września 2024 r. w sprawie modernizacji i wymiany taboru spółki POLREGIO w Wielkopolsce, wyjaśniam co następuje:

Wielkopolski Zakład POLREGIO S.A. w swoich zasobach w zakresie elektrycznych zespołów trakcyjnych (dalej również: „EZT”), których dotyczy program wymiany taboru, dysponuje 35 zmodernizowanymi pojazdami typu EN57AL, EN57ALc, EN57FPS oraz 3 nowymi jednostkami typu ED78 (rok produkcji – 2017). Ponadto przewozy na liniach zelektryfikowanych realizowane są z wykorzystaniem lokomotyw elektrycznych z wagonami. Niemniej jednak, z uwagi na charakter przewozów zleconych operatorowi w porozumieniu z sąsiednimi województwami (relacje pociągów przekraczają granice województw), na teren województwa wielkopolskiego w niewielkiej skali wjeżdżają również niezmodernizowane pojazdy typu EN57. Niniejsza sytuacja dotyczy przede wszystkim relacji pociągów realizowanych we współpracy z Województwem Dolnośląskim.

Biorąc pod uwagę fakt, iż zmodernizowane EZT nie będą mogły być eksploatowane bezterminowo, a czas produkcji nowych pojazdów to ok. 3-4 lat od daty podpisania umowy z wybranym wykonawcą, spółka zdecydowała się na przygotowanie programu wymiany taboru. Zarząd spółki zdiagnozował, iż w skali całego przedsiębiorstwa istnieje konieczność zakupu 200 jednostek taborowych. Po wielu analizach operator zaproponował Województwu Wielkopolskiemu zakup 8 EZT na potrzeby realizacji zadania wojewódzkich pasażerskich przewozów kolejowych zleconych w ramach 10-cio letniej umowy nr DT/III/107/2020 zawartej 10 grudnia 2020 r. (dalej również: „umowa PSC”). 7 czerwca 2023 r. został przez strony podpisany stosowny aneks do umowy PSC, w którym operator wskazał, iż planuje ubiegać się o dofinansowanie w ramach Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności, komponentu E2.1.2. KPO „Pasażerski tabor kolejowy” oraz

E2.3.1 KPO „Pasażerski tabor kolei regionalnych”. Spółka przeprowadziła również postępowanie przetargowe, w wyniku którego podpisała umowy ramowe z kilkoma dostawcami, co miało ułatwić uzyskanie dofinansowania w ramach ww. programu. W wyniku rozstrzygnięcia konkursu spółka została zakwalifikowana do ponad 40 % dofinansowania. Ostateczny poziom wsparcia w ramach konkursu prowadzonego przez CUPT (Centrum Unijnych Projektów Transportowych) został podany do wiadomości w czerwcu 2024 r. Natomiast kwalifikowalność wydatków związanych z zakupem taboru została zaplanowana do czerwca 2026 r.

Z powyższego wynikałoby, że dostawa zamówionego taboru powinna nastąpić najpóźniej w I połowie 2026 r. W aneksie do umowy PSC strony uzgodniły, że nowe pojazdy będą wykorzystywane do realizacji przewozów od rozkładu jazdy pociągów 2026/2027. Niemniej jednak, biorąc pod uwagę czas budowy pojazdów przez producentów wspomniany powyżej, nie jest możliwe rozliczenie wszystkich kosztów w ramach przedmiotowego programu. Jednocześnie wielu beneficjentów wystąpiło do CUPT z wnioskiem o wydłużenie terminu kwalifikowalności kosztów. Na chwilę obecną nie jest znane stanowisko CUPT. W związku z powyższym POLREGIO wystąpiło do CUPT z wnioskiem o wydłużenie terminu podpisania umowy na dofinansowanie projektu.

Natomiast odnosząc się do wniosku o skierowanie nowego lub zmodernizowanego taboru do obsługi połączeń Krzyż – Piła – Złotów – Chojnice informuję, że obecnie połączenie to obsługiwane jest przez pojazdy spalinowe (linia kolejowa niezelektryfikowana) typu SA108, które zostały wydierżawione spółce przez Województwo Wielkopolskie oraz SA109, które są w dyspozycji Pomorskiego Zakładu POLREGIO. W sytuacjach awaryjnych, jako pojazd zastępczy użytkowany jest skład lokomotywa spalinowa + wagon piętrowy. W skrajnych przypadkach braku taboru istnieje konieczność uruchomienia autobusowej komunikacji zastępczej. Ww. tabor użytkowany jest zgodnie z możliwościami wynikającymi z zaplanowanych obiegów pojazdów oraz potrzebami wynikającymi z frekwencji na poszczególnych liniach kolejowych. Należy zaznaczyć, że na odcinku Krzyż – Piła – Złotów – Chojnice frekwencja jest znacznie mniejsza niż na liniach spalinowych znajdujących się wokół Poznania. Województwo Wielkopolskie nie posiada obecnie nowych pojazdów spalinowych, które mogłyby zostać wydierżawione POLREGIO.

Jednocześnie informuję, że od nowego rozkładu jazdy pociągów 2024/2025 na odcinku Piła – Krzyż w godzinach szczytu komunikacyjnego jedna para połączeń realizowana będzie przez operatora Koleje Wielkopolskie wg następujących godzin kursowania:

- poc. 88201 Piła Gł. 14.09 – Krzyż 15.00
- poc. 88202 Krzyż 15.25 – Piła Gł. 16.14 (następnie Piła 16.18 – Poznań Gł.)

Powyższe połączenie realizowane będzie pojazdem hybrydowym 36WEhd, co przyczyni się do podniesienia komfortu realizowanych przewozów na tej linii. Organizator nie wyklucza dalszego rozszerzania oferty w zależności od możliwości taborowych Kolei Wielkopolskich.

Z poważaniem

Z up. Marszałka Województwa
Wojciech Jankowiak

Wicemarszałek

Otrzymują:

1. Kancelaria Sejmiku (2 egzemplarze)
2. Departament Organizacyjny i Kadry
3. aa