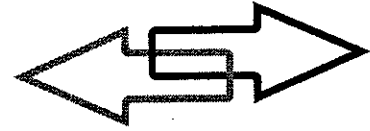


**Przemysław Gardoń**  
Dyrektor  
Przewozy Regionalne sp. z o.o.  
Śląski Zakład Przewozów Regionalnych  
ul. Raciborska 58, 40-076 Katowice  
tel.: (0-32) 710 55 00, fax: (0-32) 710 62 47  
przemyslaw.gardon@p-r.com.pl

Urząd Marszałkowski  
Województwa Śląskiego w Katowicach  
WYDZIAŁ ZAMÓWIEŃ PUBLICZNYCH  
I NADZORU WŁAŚCICIELSKIEGO  
Wpł. dn. 13-07-2010



**Przewozy Regionalne**

Nr pisma: PR – 51/10

Katowice, dn. 09.07.2010 r.

Urząd Marszałkowski  
Województwa Śląskiego w Katowicach  
KANCLARIA OGÓLNA  
wpł. dn. 12-07-2010  
zał. E-INN 63800/10  
Przekazano: .....

**Urząd Marszałkowski  
Województwa Śląskiego  
Wydział Zamówień Publicznych  
i Nadzoru Właścicielskiego  
ul. Ligonia 46  
40-037 Katowice**

W odpowiedzi na Państwa pismo ZN.TK.5431-67/10 z 07.07.2010 r. przesyłam w załączeniu analizę pod kątem możliwości technicznych realizacji połączeń kolejowych Sośnica-Pyskowice i Sośnica-Łabędy oraz ich ewentualnych uwarunkowań, a także skutków finansowych.

DYREKTOR  
  
Przemysław Gardoń

## **Analiza dot: Wstępnej koncepcji połączenia kolejowego w dwóch wariantach: relacji Sośnica-Pyskowice i relacji Sośnica-Łabędy.**

Jak słusznie zauważa autor opracowania, analiza trendów przewozowych wykazuje, że wzrost przewozów pasażerskich będzie następował w segmentach długich przejazdów między głównymi ośrodkami miejskimi pokonywanych z prędkościami konkurencyjnymi wobec samochodów i połączeń lotniczych oraz w segmencie przewozów aglomeracyjnych, gdzie z uwagi na natężenie ruchu drogowego przewozy pociągiem stają się atrakcyjną konkurencją nawet dla transportu samochodowego.

Przewozy na średnie i krótkie trasy będą mało konkurencyjne wobec samochodów, ich atrakcyjność mogłaby wrosnąć dopiero przy istotnych dopłatach do funkcjonujących połączeń oraz znacznych nakładach inwestycyjnych.

Atrakcyjność przewozów aglomeracyjnych potwierdza w warunkach krajowych Trójmiejska kolej SKM czy warszawskie metro. Należy mieć jednak na uwadze, co rozumiemy pod określeniem aglomeracja.

Na pewno w warunkach Województwa Śląskiego będą to przewozy na linii centralnej Gliwice – Dąbrowa Górnicza. Liczba mieszkańców jest podstawowym potencjalnym generatorem ruchu - Gliwice - ok.200 tys., Zabrze – ok. 200 tys., Ruda Śląska – ok.150 tys., Świętochłowice – ok. 50 tys., Chorzów – ok. 100 tys., Katowice – 330 tys., Sosnowiec – ok. 230 tys., Będzin – ok. 50 tys., Dąbrowa Górnicza - ok. 150 tys..

Obok przewozów pracowników do zakładów pracy i pasażerów kierujących się do licznych instytucji publicznych ulokowanych w centralnej części aglomeracji, istotną rolę odgrywa ruch studentów do głównych uczelni wyższych zlokalizowanych na trasie między Gliwicami a Sosnowcem.

Dzielnice Gliwic czy miasta powiatu z uwagi na liczbę mieszkańców (Pyskowice – 18 tys, Łabędy 28 tys., Sośnica 24 tys.) trudno uznać za duże generatory potoku podróżnych o charakterze aglomeracyjnym więc planowane połączenia należy raczej zaliczyć do trzeciej grupy połączeń krótko – średniodystansowych, których funkcjonowanie możliwe jest przy istotnych dotacjach.

Doświadczenia z woj. śląskiego wydają się potwierdzać powyższe.

Funkcjonujące na Śląsku połączenie Katowice – Tychy o długości linii ok. 20 km, mimo że łączy centra dwóch dużych miast o łącznej liczbie ludności ok. 500 tys., obsługiwane głównie komfortowym taborem typu FLIRT, z dużą częstotliwością połączeń cieszy się umiarkowanym zainteresowaniem podróżnych ( dziennie ok. 4,5 tys. pasażerów).

I to pomimo realnych nakładów UM Tychy na uruchomienie peronów, reklamę, korektę konkurujących z kolejowym połączeniem linii autobusowych.

Połączenie to przechodzi przez południowe dzielnice Katowic ( 50 tys. mieszkańców), które z uwagi na utrudniony dojazd kołowy do centrum również powinny być istotnym generatorem ruchu. A tak się nie dzieje ze względu na brak dostosowania układu linii autobusowych, parkingów, wspólnego biletu A+K oraz istotnych przystanków w centrum Katowic.

#### Szacunkowe koszty połączenia Sośnica - Pyskowice:

Koszty planowanego połączenia należy oszacować w warunkach krajowych w oparciu o średnie koszty pociągokilometra ok. 25 zł/pockm, przy czym opłaty za dostęp do infrastruktury, energii, utrzymanie taboru i koszty osobowe stanowią podstawowe elementy kosztów. Przyjmując jak w założeniu średnią częstotliwość kursów ( szczyt / poza szczytem) co 30-60 min , 18 godzin funkcjonowania połączenia w dobie , przy trasie pojedynczego przebiegu 15 km, uzyskujemy sumaryczny przebieg ok. 720 km /dobę w dni robocze (częstotliwość kursów 60 min przez 12 godz., 30 min przez 6 godz.) i ok. 540 km w soboty i święta (częstotliwość 60 min).

Roczny przebieg należy szacować więc na poziomie 240000 km, co przy stawce 25 zł/pockm daje przewidywany koszt obsługi połączeń – 6.000.000 zł

(Nawet przy ewent. redukcji kosztów o 20 % uzyskujemy kwotę ok. 4,8 mln zł.).

Wyliczony teoretyczny koszt koresponduje z faktycznym kosztami utrzymania linii Katowice – Tychy ok. 14 mln zł. (ok. 22 km, 70 pociągów/dobę ) oraz Gliwice –Bytom ok. 3 mln zł. (ok. 20 km, 22 pociągi /dobę ) urealnijając przedstawioną powyżej symulację kosztową dla planowanej linii.

Podane kwoty odbiegają od planowanych kosztów określonych w opracowaniu.

Do kosztów uruchomienia połączenia należy doliczyć również faktyczne koszty budowy nowych przystanków (oraz wskazanie źródeł finansowania), dojazd, parkingów oraz zmianę i uruchomienie nowych tras autobusowych, reklamę połączeń.

### Szacunkowe przychody :

W opracowaniu szacunek przychodów oparto na analogiach do przewozów autobusowych, przyjmując przejście większości pasażerów z tych linii przez planowane połączenie kolejowe. Bliższa wynikom dot. realnego popytu byłaby analiza faktycznego zainteresowania planowanym połączeniem kolejowym przeprowadzona w oparciu o starannie zaprojektowane i przeprowadzone badania preferencji podróżnych, uwzględniające istniejące realia.

W związku z brakiem lub nie wskazaniem w opracowaniu ww. badań należy przeanalizować następujące kwestie związane z planowanym popytem.

Przewidywane w opracowaniu przejście głównych potoków podróżnych z istniejącego transportu autobusowego na planowane połączenie kolejowe jest mało prawdopodobne.

Wynika to min. z zagęszczenia przystanków autobusowych na trasie – ok. 25, przy planowanych 7 kolejowych. Związane jest to z łatwiejszym dostępem i krótszą drogą dojścia do najbliższego przystanku autobusowego oraz ukształtowanymi przyzwyczajeniami. Ważną rolę odgrywa tu czas podróży łącznie z dojściem przed i po przejeździe środkiem transportu publicznego. Sumaryczne czasy pokonania planowanej trasy od - do miejsca przeznaczenia mogą wynosić w wariancie maksymalnym całej trasy Pyskowice – Sośnica - autobus ok. 50 min. i planowanym pociągiem ok. 20 min ( + dłuższe dojścia), ale znacznie częściej spotykany będzie wariant częściowej trasy, gdzie czasy przejazdu mogą być porównywalne.

Należy więc przeanalizować czy przejazdy w głównej mierze odbywają się na całej (lub większej części) planowanej trasy tzn. z Pyskowic (Łabęd) do Sośnicy, czy mają raczej charakter centryczny: z Pyskowic (Łabęd) do centrum oraz z Sośnicy do centrum Gliwic.

W przypadku drugiego centrycznego wariantu, zapewne częściej spotykanego, należy zastanowić się raczej nad możliwością zmodyfikowanego – kombinowanego modelu transportu – pociągiem na bazie istniejących połączeń z Pyskowic/Łabęd do Gliwic oraz skorelowanym transportem autobusowym z Gliwic w stronę Sośnicy (aktualnie brak przystanku kolejowego).

Ważny wpływ na wybór środka transportu będzie miała też częstotliwość kursów znacząco wyższa po stronie autobusów oraz konieczność dojazdu autobusem z centrum Pyskowic, czy Huty Łabędy do dworca kolejowego.

Na potencjalną atrakcyjność połączenia negatywny wpływ będzie miała rozbudowa układu drogowego, obwodnic i Trasy Średnicowej oraz istniejące duże powierzchnie parkingowe przy zbudowanych w centrum Gliwic obiektach handlowych.

Przyjęte w opracowaniu założenie o częstotliwości kursów co 60 min w godzinach od 5 do 22 i co 30 min od 6 do 9 i od 13 do 16 nie wskazuje przewidywanego dużego natężenia ruchem aglomeracyjnego charakteru przewozów ( w którym istnieją realne potrzeby częstotliwości 10 /15 min lub częściej).

Stan infrastruktury technicznej również nie pozwala na swobodne kształtowanie przewozów. W związku z czym oszacowane w opracowaniu potoki pasażerów na planowanej trasie w oparciu o przewozy autobusowe należy uznać za optymistyczne.

Wg. aktualnych danych na odcinku Gliwice-Łabędy podróżuje średnio ok.100 osób, a na odcinku Gliwice - Pyskowice ok. 150 osób / dobę.

Aktualnie na odcinku Gliwice - Łabędy kursują 42, a na odcinku Gliwice –Pyskowice 20 pociągów.

W opracowaniach przygotowywanych przed uruchamianiem połączenia kolejowego Tychy – Katowice szacowano optymistycznie, że potoki podróżnych będą przejmowane z transportu autobusowego i indywidualnego, a koszty połączeń kolejowych nie ulegną radykalnym wzrostom.

Przewidywano potoki podróżnych, wg różnych źródeł, nawet na poziomie 20 tys. osób/dzień. Realia są zgoła inne, potoki podróżnych zostały przejęte przez kolej tylko częściowo i mimo czynionych starań komfort jazdy, częstotliwości kursów i reklama, dalszy przyrost odbywa się stopniowo i może mieć charakter skokowy dopiero po uruchomieniu nowych przystanków w centrum Katowic, dojazdu do tyskiej strefy przemysłowej i włączeniu połączenia do planowanej linii w kierunku Sosnowca. Aktualnie przejazd autobusem z uwagi na zagęszczenie przystanków czy szybką trasą samochodem nadal jest atrakcyjną alternatywą. Dochody roczne (2009 r.) z połączenia Tychy - Katowice wynoszą ok. 0,8 mln zł przy uwzględnieniu biletu pomarańczowego (ok. 2 mln zł - bez) przy przewozie średnio 4,5 tys. pasażerów i ilości kursów 70 / dobę, natomiast dochody z połączenia Gliwice – Bytom wynoszą ok. 0,6 mln zł , przy przewozie średnio 0,9 tys. pasażerów i ilości kursów 22 / dobę (dni robocze )

Uwzględniając te dane oraz ilość kursów (48), można przyjąć dla planowanego połączenia Sośnica – Pyskowice, zbliżony do połączenia bytomskiego poziom ruchu podróźnych: ok. 1-2 tys. pasażerów/dobę oraz planowany dochód na poziomie ok. 0,6 - 1 mln zł.

Z porównania szacunkowych kosztów z przychodami otrzymujemy deficyt na poziomie 4-5 mln zł.

Korzystniejsze wydaje się włączenie postulowanej trasy Łabędy –Sośnica do głównej linii Gliwice/Łabędy - Katowice – Sosnowiec – D.Górnicza i w jej ramach budowa nowych przystanków Sośnica - os.Bema, os.Kopernika oraz ewent. wydłużenie części kursów do Łabęd lub Pyskowic, co polepszyłoby skomunikowanie ośrodka gliwickiego z pozostałymi miastami aglomeracji.

W nowym rozkładzie jazdy 2009/2010 na trasie Katowice – Gliwice zwiększono liczbę kursujących pociągów z 64 do 78. W dalszej perspektywie, obok wzrostu ilości kursów, istotna jest rozbudowa przystanków na głównej linii aglomeracyjnej oraz lepsza korelacja z transportem publicznym i indywidualnym.