dn. 2011-10-17

Urząd Transportu Kolejowego

ul. Chałubińskiego 4, 00-928 Warszawa

Zespół ds. stawek

Poniżej przedstawiamy stanowisko przedstawicieli Związku Pracodawców Kolejowych (zapisy kolorem ciemnoniebieskim) w sprawie przedłożonych pytań z IV spotkania zespołu - 22 września 2011 r. Stanowisko niniejsze uwzględnia także Decyzję Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego Nr TRM/9111/1/11 z dnia 23 września 2011 r. ws. naruszenia przepisów z zakresu kolejnictwa.
Odnośnie przedstawionych propozycji:

Pytania Część 1

I. Metodologia wyznaczenia kategorii linii kolejowej,

Średnia ważona uwzględniająca dwa parametry: średniodobowe natężenie ruchu pociągów oraz dopuszczalną prędkość techniczną uwzględniającą ograniczenia stałe,

⇒ waga parametrów: „natężenie ruchu pociągów" w wysokości 40% i „dopuszczalna prędkości techniczna uwzględniająca ograniczenia stałe" w wysokości 60 %. (pozostawiono bez zmian)

ZPK: mając na uwadze wprowadzone modyfikacje, o których mowa niżej można zgodzić się na pozostawienie dotychczasowej proporcji natężenia do prędkości technicznej (40/60).

⇒ sposób zaokrąglania wyników w procesie ustalania kategorii linii kolejowej - wprowadzenie mechanizmu zaokrąglania przez odcięcie wartości znajdujących się po przecinku np. dla wyniku 3,4; 3,6; 3,8 odcinek linii będzie miał przypisaną kategorię 3.

ZPK: Akceptacja

⇒ odrębne przypisywanie kategorii dla odcinków linii dla pociągów pasażerskich i pociągów towarowych

ZPK: Akceptacja

⇒ kategoria jest przypisywana do danej linii - jeśli na danej linii obowiązują różne dopuszczalne prędkości techniczne, uwzględniające ograniczenia stałe - linia powinna być dzielona na odcinki o takiej samej dopuszczalnej prędkości technicznej i tym odcinkom powinien być przypisany odpowiedni parametr prędkości technicznej.

ZPK: Akceptacja

II. Parametr „Prędkość techniczna"

Zarządca przypisuje odcinkom linii dopuszczalną prędkość techniczną uwzględniającą ograniczenia stałe

Parametr wpływający na kategorię linii kolejowej	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**
Dopuszczalna prędkość techniczna dla pociągów pasażerskich	0<V ≤50	50<V ≤80	80<V ≤100	100<V ≤130	pow. 130
Dopuszczalna prędkość techniczna dla pociągów towarowych	0<V ≤40	40<V ≤60	60<V ≤80	80<V ≤100	pow. 100

ZPK: Akceptacja – dla układu stosowanych 5 kategorii przedziały są odpowiednie.

III. Parametr „Natężenie ruchu” -

Wariant 1.

Średniodobowe natężenie ruchu pociągów ustalane jest z uwzględnieniem średniodobowego obciążenia odcinków linii kolejowych w poprzednim roku i odnoszone na 1 km toru – metodologia obecnie stosowana w PKP PLK.

Parametr wpływający na kategorię linii kolejowej	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**
Średniodobowe natężenie ruchu pociągów na 1 km toru	0< N ≤6	6< N ≤15	15< N ≤30	30< N ≤50	pow. 50

Wariant 2.

Natężenie ruchu mierzymy w procencie przepełnienia danej linii kolejowej, a więc odnosimy się do rzeczywistych możliwości linii kolejowych.
Zarządcy byliby zobowiązani przygotować i przedstawić Prezesowi UTK tabelę maksymalnych przepustowości linii wraz z % wskaźnikiem jej zajętości.

Kategoria parametru „Natężenie”	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**
% wykorzystania przepustowości linii	0<N<20%	20%<N<40%	40%<N<60%	60%<N<80%	80%<N<100%

ZPK: Akceptacja wariantu 2.

PYTANIA / ODPOWIEDZI:

1. **Czy przedstawiona metodologia ustalania kategorii linii jest optymalna? Jeśli nie, to prosimy o przedstawienie Państwa propozycji.**

   ZPK: Akceptacja przedstawionej metodologii jak w pkt. I.

2. **Czy przedstawiona propozycja przypisywania kategorii linii kolejowych dla parametru „prędkość techniczna” i ustalone przedziały są odpowiednie?**

   ZPK: Akceptacja jak w pkt. II.

3. **W jaki sposób, zdaniem Państwa, należy uwzględniać przy wyliczaniu dopuszczalnej prędkości technicznej ograniczenia stałe i punktowe?**

   ZPK: Ograniczenia stałe i punktowe powinny być przeliczane na bieżąco jako średnia ważona uwzględniająca zarówno ograniczenia stałe jak i doraźne. Do wyliczeń powinny być brane dane uwzględniające niekorzystne warunki atmosferyczne. Obecnie stosowane przeliczenia OT są zbyt wygórowane i powodują notoryczne przypisywanie przewoźnikom opóźnień przez Zarządcę jako „Wydłużonego Czas Jazdy” (WCJ). Ustalone czasy zwłaszcza przy ograniczeniach punktowych są nie do osiągnięcia.

4. **Czy stosowana w PKP PLK metodologia przypisywania kategorii linii kolejowych dla parametru „natężenie ruchu" (wariant 1) i ustalone nowe przedziały są odpowiednie?**

   ZPK: Nie – proponuje się metodologię jak w wariancie 2.

5. **Czy przedstawiona nowa metodologia obliczania parametru „natężenie ruchu" (wariant 2.) jest korzystniejsza od obecnie obowiązującej (wariant 1.)?**

   ZPK: Proponuje przyjąć metodologię z wariantu 2, gdzie natężenie ruchu odnoszone jest też do wykorzystania linii.

6. **Jeśli żadna z metod obliczania „natężenia ruchu" nie spełnia Państwa oczekiwań, to prosimy o przedstawienie Państwa propozycji.**

   Nie dotyczy.

7. **Czy zasadne jest różnicowanie opłat za dostęp do infrastruktury na liniach PKP PLK na podstawie kategorii linii ?**

   Na dłuższą metę nie stanowi to optymalnego rozwiązania. Już obecnie ten sposób różnicowania opłat rodzi to po stronie przewoźników wiele wątpliwości z uwagi na brak prostej możliwości weryfikacji przez przewoźników występujących zależności, które są ustalane przez Zarządcę.

8. **Jakie inne czynniki powinny różnicować stawki za dostęp do infrastruktury? Odpowiedzi prosimy uzasadnić.**

   W nowoopracowywanym Cenniku na przyszłe rozkłady jazdy należy dążyć do uproszczenia systemu odstępując od kategoryzacji linii oraz przedziałów masowych. Ciekawą propozycją przedstawianą również w ramach prac zespołu było zastosowanie stawki zależnej od bruttotonokilometra (stawka stała) i stawki za pociągokilometr z uwzględnieniem elementu jakościowego np. prędkości handlowej pociągu. Czynnik jakościowy miałby wpływ przede wszystkim na poprawę parametrów usługi oferowanej przez Zarządcę.

<u>Pytania Część 2</u>

Dot. opinii na temat proponowanej metodologii wyznaczania stawek jednostkowych opłaty podstawowej.

Ad. pkt. 1

W zakresie przedstawionych propozycji w poszczególnych punktach:

- **a, b, c, d** (i-ii) – odpowiedź TAK,
- punkt **d** (iii) – odpowiedź NIE,
- punkt **e** – odpowiedź NIE

W uzupełnieniu do pytań z punktu 1 w części dotyczącej m.in. matematycznego opisu zależności należy wskazać, że spora grupa zagadnień została opracowana dokładniej w fachowej literaturze np.:

Bałuch H.: „Metoda określania kosztów eksploatacji dróg kolejowych. Systemy transportowe. Teoria i praktyka. I Konferencja naukowo-techniczna, 2003 Gliwice

Bałuch H.: Wspomaganie decyzji w drogach kolejowych. Warszawa KOW 1994 r.

Ad. pkt 2 i 3 proponuje się, aby zespół ekspertów przedstawił do zaopiniowania członkom zespołu ewentualnie inne warianty rozwiązań dotyczące wyznaczania mas brutto i prędkości pociągów wraz z oceną ich wpływu na wyniki.

Ad. pkt 4. - proponujemy pozostawić do decyzji UTK i Zarządców.

Propozycja, aby system ewidencji kosztów umożliwiał obserwację kosztów bezpośrednich dla konkretnego odcinka w układzie rodzajowym, funkcjonalnym oraz kalkulacyjnym. Koszty pośrednie związane z działalnością powinny być przypisane umownie (proporcjonalnie wg przyjętych wskaźników) do określonych odcinków.
Przesłana propozycja kalkulacji kosztów nie uwzględnia obecnie opcji wyliczeń w powiązaniu kosztów ponoszonych przez Spółkę z konkretnymi grupami linii – brak pewności, że uczestnik ruchu kolejowego płaci za dany odcinek, czy też finansuje inne.

Z poważaniem

Członek Zespołu: Andrzej Dominik

Krzysztof Fyrnys