Pytania Część 1.

W nawiązaniu do spotkania warsztatowego *Zespołu ds. stawek*, które odbyło się w siedzibie Urzędu Transportu Kolejowego 22 września 2011 r. prosimy o Państwa opinie na temat propozycji przypisywania kategorii liniom kolejowym w PKP PLK SA.

Na podstawie opinii przedstawicieli rynku kolejowego UTK zmodyfikował stosowaną przez PKP PLK S.A. metodologię przypisywania odcinkom linii kategorii linii kolejowych, działając w ramach obowiązujących przepisów prawnych w tym zakresie.

Propozycja:

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)
- ⇒ 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.
- ⇒ odrębne przypisywanie kategorii dla odcinków linii dla pociągów pasażerskich i pociągów towarowych
- ⇒ 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.

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

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. Zmianie uległy przedziały dla określonych parametrów.

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 mierzmy 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%

PYTANIA:

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

   Nie. Uważamy, że parametr „natężenie ruchu" jest niewłaściwie dobrany. Lepszym parametrem byłoby wykorzystanie przepustowości.

   Przy zachowaniu powyższych parametrów proporcje powinny wynosić „prędkość techniczna" 80% „wykorzystanie przepustowości" 20%.

   Parametr natężenia ruchu nie ma generalnie wpływu na ocenę linii ponieważ zależny jest nie tylko od tego jak atrakcyjna jest dana linia dla przewoźnika ale

także od tego jaka jest maksymalna szybkość na tej linii. Niska szybkość ogranicza możliwość wzrostu natężenia ruchu zwiększa natomiast wykorzystanie przepustowości. Ponadto linia atrakcyjna dla przewoźnika towarowego niekoniecznie jest równie atrakcyjna dla przewoźnika pasażerskiego.

Stan infrastruktury jest w większości w złym i bardzo złym stanie i należy uwzględniać prędkość od poziomu 20km/h.

Proponujemy ustalać kategorie linii tylko w oparciu o szybkość techniczną z zastosowaniem możliwości podnoszenia o 5% stawek na liniach, gdzie przepustowość jest wykorzystana ponad 75%, oraz obniżenia o 5% w przypadku wykorzystania przepustowości poniżej 30%

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

   Nie. Kategorie powinny być jednakowe. Dla pociągów towarowych należy przyjąć, że nie stosuje się kategorii piątej w zakresie szybkości pociągów. Zachowanie zróżnicowanych tabel powoduje, że przewoźnik towarowy ponosi koszty parametrów, które nie są dla niego przydatne.

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

   Zgodnie z zasadami przyjętymi przy tworzeniu rozkładów jazdy, czyli z uwzględnieniem konieczności wcześniejszego obniżenia szybkości, długości pociągu i odcinka potrzebnego na uzyskanie szybkości rozkładowej.

   Proponujemy rozważyć wpływ uwzględnienia ograniczeń punktowych na zasadzie obniżenia o 1 kategorii linii za każde jedno ograniczenie.

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

   Uważamy, że natężenie ruchu nie powinno mieć wpływu na ustalenie kategorii linii.

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

   Nowa metodologia jest bardziej uzasadniona niż dotychczasowa.

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

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

   Tak.

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