

UBB PL

J. Bosse – Prezes Zarządu UBB PL:

Pytanie 1: Czy waga parametru „prędkość techniczna” w wysokości 60 % jest optymalna?

Wychodzimy z założenia, że obciążenie linii powinno być zoptymalizowane poprzez przyjęcie odpowiednich stawek dostępu. Przepustowość i związana z tym zdolność do świadczenia usług na jednym odcinku jest definiowana przez parametry tego odcinka. Infrastruktura kolejowa zależy w dużej mierze od kosztów stałych. Z przesłanych nam dokumentów/ informacji nie wynika, jak takie koszty ostatecznie wpływają na cenę tras. W związku z tym, poniżej odnosimy się jedynie do związku pomiędzy parametrami i kosztami.

Według przedstawionego modelu wraz z obciążeniem odcinka wzrastają jego parametry. Z uwagi na znaczny udział kosztów stałych powinno prowadzić to do niższych stawek dostępu do odcinka, jak ma to miejsce w przypadku porównywalnych odcinków o niskim obciążeniu. W przypadku wykorzystania przepustowości powyżej 90% u zarządcy infrastruktury powstaje bodziec do zwiększania przepustowości (stymulacja inwestycyjna), a z drugiej strony konieczne jest konkurencyjne przydzielenie przez niego pozostałych przepustowości.

W zależności od stanu odcinka dopuszczalna jest różna prędkość. Jak rozumiemy, prędkość techniczna odzwierciedla dopuszczalną maksymalną prędkość na danym odcinku. Przy ustalaniu parametrów powinny być brane pod uwagę: oddziaływanie całej sieci kolejowej oraz inne jak np. usytuowanie stacji węzłów kolejowych przy odcinkach jednotorowych. Jeżeli, na przykład zwiększa się prędkość na jednotorowym odcinku to powinno to, zgodnie z logiką, prowadzić do wyższej kategorii odcinka, również wtedy, gdy poprzez usytuowanie stacji węzłów kolejowych czas podróży przez większą ilość odcinków nie uległby zmianie.

Jakie parametry i w jakiej wysokości powinny być brane pod uwagę przy obliczaniu stawek dostępu do tras jest zależne od specyfiki funkcjonowania rynku kolejowego w Polsce. Ponieważ nie mamy wystarczającej wiedzy w tym przedmiocie, pozwolimy sobie nie zająć stanowiska w tej kwestii.

Pytanie 2: Czy dopuszczalna prędkość techniczna dla 1 parametru pociągów towarowych na poziomie do 40 km/h jest uzasadniona? Czy uwzględnia stan infrastruktury kolejowej?

W naszej ocenie dopuszczalna prędkość techniczna dla 1 parametru pociągów towarowych na poziomie do 40 km/h jest uzasadniona. W tym przypadku chodzi bowiem o wykonywanie przewozów pociągami przemysłowymi, kolejkami portowymi, w szczególności w zakresie wykonywania przewozów na krótkich odcinkach. Dla takich odcinków niezbędne są mniejsze standardy linii.

Pytanie 3: Czy nie należy przygotować odrębnych kategorii dla odcinków linii dla pociągów pasażerskich i pociągów towarowych?

Na to pytanie nie można udzielić odpowiedzi bez znajomości specyfiki oddziaływania całej sieci kolejowej. Co do zasady każdy odcinek powinien być przyporządkowany tylko jednej kategorii.

Pytanie 4: Czy natężenie ruchu powyżej 40 pociągów na dobę należy uznać za wystarczająco wysokie, aby uzyskać parametr najwyższy tj. 5? Taki sam parametr osiągają linie o natężeniu ruchu powyżej 300 pociągów na dobę.

Powinna istnieć kategoryzacja sieci, a w jej ramach podział na sieci główne i sieci uboczne. Dla obu tych kategorii powinny znaleźć zastosowanie różne parametry. Na przykład odcinek regionalny mógłby osiągnąć parametr 5 wykonując więcej niż 50 przejazdów na dzień, podczas gdy na sieci głównej w aglomeracji mógłby osiągnąć ten sam parametr dopiero od 200 przejazdów dziennie.

Pytanie 5: Czy taka sama skala natężenia powinna obejmować ruch dalekobieżny oraz ruch aglomeracyjny?

Odsyłamy do naszej odpowiedzi na pytanie nr 5.

Pytanie 6: Czy do określenia natężenia ruchu powinny być brane dane historyczne (n-2), czy może planowana praca eksploatacyjna, czy też może dane bieżące co miesiąc aktualizowane? Może to być istotny element w związku z licznymi modernizacjami linii kolejowych.

Związek pomiędzy nasileniem ruchu a modernizacją odcinka jest dla nas niezrozumiały. Nasilenie ruchu wynika z popytu na wykonywanie przewozów na istniejącym odcinku. Dopiero przy dużym wykorzystaniu istniejących zdolności produkcyjnej pojawia się bodziec do tworzenia kolejnych zdolności produkcyjnych. Jeżeli na przykład odcinek ma przepustowość w ilości 100 przejazdów dziennie, jednak rzeczywisty popyt na niego ogranicza się jedynie do 60 przejazdów dziennie, to zakwalifikowanie odcinka do wyższej kategorii nie stwarza bodźca do inwestycji. Wyliczenie nasilenia ruchu powinno następować z jednej strony na podstawie historycznych danych (stan danych: jest), a z drugiej, z analizy możliwego popytu, który może nastąpić w przyszłości (stan danych: ma być).

Pytanie 7: Próba definiowania bardziej optymalnych interwałów wzgl. zakresów dla „prędkości technicznej”.

W tej kwestii wyłącznie więksi operatorzy sieciowi powinni zdać relacji. Dla infrastruktury kolejowej zarządzanej przez UBB PL interwały i zakresy są wystarczające.

Pytanie 8: Podstawa kosztów.

W tej kwestii odsyłamy na załącznika „biuletyn 9093 Związku Niemieckich Przedsiębiorstw Transportowych pod „Podstawy kalkulacji stawek dostępu do infrastruktury małych i średnich sieci”.

J. Bosse – Prezes Zarządu UBB PL