

Magdalena Kuřak
Dyrektor



POLREGIO S.A.
Biuro Zarządu
ul. Kolejowa 1
01-217 Warszawa

Numer pisma: PBZ.053.10.2024

Warszawa, 13 maja 2024 r.

Sprawę prowadzi:
Jakub Ginalski
T 695-310-054
jakub.ginalski@polregio.pl

Pani Magdalena Biejat
Wicemarszałek Senatu

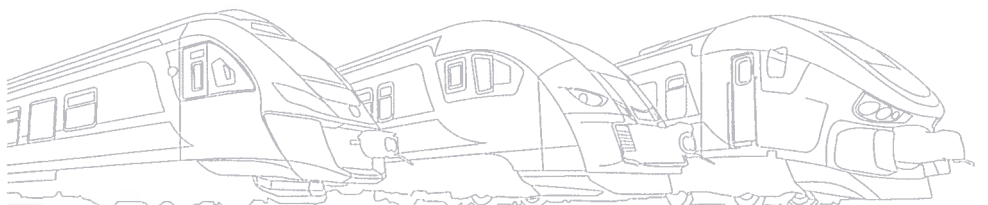
Szanowna Pani Marszałek,

W odpowiedzi na wystąpienie BPS/043-03-22-POLREGIO/23 z 19 grudnia 2023 r. (data wpływu do POLREGIO S.A.: 25 kwietnia 2024 r.) dotyczące oświadczenia złożonego przez Pana Senatora Piotra Woźniaka w przedmiocie braku bezpośrednich połączeń na trasie Nysa - Wrocław, proszę o przyjęcie następujących wyjaśnień.

Wspólnie z Urzędem Marszałkowskim Województwa Opolskiego, organizatorem przewozów zlecającym pracę na przedmiotowym odcinku, ustalono, że w rozkładzie jazdy pociągów 2023/2024 liczba połączeń uruchamianych w relacji Nysa – Wrocław z przesiadką na stacji Brzeg zostanie utrzymana na takim samym poziomie, jak pociągi w relacji bezpośredniej, które były uruchamiane przed wejściem w życie obecnego rozkładu jazdy. Koncepcja zmian w rozkładzie jazdy dotyczy jedynie rozdzielenia połączeń na styku linii spalinowych i elektrycznych, a jedyną konsekwencją dla pasażerów będzie przesiadka do innego pociągu. Należy wskazać, że pociągi jadące z kierunku stacji Nysa do stacji Wrocław, jak również relacji odwrotnej, są ze sobą wzajemnie skomunikowane. Zapewniam, że wprowadzie podczas planowania rozkładu jazdy przewoźnik we współpracy z organizatorem przewozów uwzględniają potrzeby mieszkańców, to należy także wziąć pod uwagę zdolność taborową i przewozową przewoźnika, jak i inne istotne kwestie eksploatacyjne.

POLREGIO S.A. w ramach optymalizacji przebiegów pojazdów kolejowych dokonuje alokacji zasobów taborowych w taki sposób, żeby uniknąć ponadmiarowej eksploatacji i przedwczesnego skierowania na naprawy czwartego i piątego poziomu utrzymania. Tego typu naprawy wyłączają pojazdy kolejowe na dłuższy czas i są przy tym kosztochłonne, co mogłoby wpłynąć na utrudnienia w realizacji zleczonej przewoźnikowi pracy przewozowej. Dzięki rozdzieleniu relacji pociągów Nysa - Wrocław, pojazdy spalinowe zmniejszą swoją pracę eksploatacyjną i będą mogły dłużej posłużyć na liniach spalinowych, gdzie nie ma możliwości realizacji pracy taborem elektrycznym, a tym samym wpłynąć na niezaburzony proces realizacji przewozów i brak konieczności uruchamiania zastępczej komunikacji autobusowej. Wykorzystywanie taboru spalinowego na sieci zelektryfikowanej nie znajduje zatem żadnego uzasadnienia ekonomicznego.

Tabor spalinowy wykorzystywany do realizacji przewozów jest zdecydowanie mniej pojemny niż tabor elektryczny, co w kontekście wysokiej frekwencji podróży odbywających przejazdy na linii Brzeg – Wrocław przyczynia się do tego, że przejazd na przedmiotowym odcinku jest zdecydowanie bardziej komfortowy.



NIP: 526 25 57 278, REGON 017319719
Kapitał zakładowy: 616 242 600,00 PLN wpłacony w całości.
www.polregio.pl
KRS: 0000929422
Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy
XIII Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego

Wreszcie rozdzielenie relacji znajduje uzasadnienie proekologiczne. Pojazdy spalinowe, wywierające zdecydowanie większy wpływ na środowisko naturalne powinny być uruchamiane wyłącznie na liniach niezelektryfikowanych, gdzie nie ma możliwości realizacji przewozów taborem elektrycznym.

Pragnę jeszcze poinformować, że z uzyskanej informacji od przedstawicieli Urzędu Marszałkowskiego Województwa Opolskiego wynika, że Urząd ma w swoich planach zakup 5 (opcjonalnie 15) pojazdów hybrydowych (HZE), które oprócz napędu elektrycznego posiadają też napęd spalinowy. Hybrydowe Zespoły Trakcyjne mogłyby z powodzeniem obsługiwać pociągi Nysa–Wrocław w relacji bezpośredniej.

W razie konieczności uzupełnienia pozostają do dyspozycji.

Z poważaniem,

DIREKTOR BIURA ZARZĄDU

M. Kulak
Magdalena Kulak

