

Tento projekt je spolufinancován
z Evropského fondu pro regionální rozvoj
prostřednictvím Euroregionu NISA.



EVROPSKÁ UNIE
„PŘEKRAČUJEME HRANICE“



SPOLEČNĚ PRO
ČESKO-POLSKÉ
PŘÍHRANIČÍ

SPOLEČNĚ PRO ČESKO POLSKÉ PŘÍHRANIČÍ WSPÓLNIE DLA POLSKO – CZESKIEGO POGRANICZA

PROJEKT ČÍSLO/PROJEKT NUMER
CZ.3.22/3.3.01/13.04073

Zespół autorów

KORID LK, spol. s r.o.

TREŚĆ

1.	WSTĘP	4
1.1	PODSUMOWANIE MENADŻERSKIE	4
1.1.1	RAMY PRAWNE PROJEKTU	4
1.1.2	PROPOZYCJA SPOSOBU WYBORU PRZEWOŹNIKA	4
1.1.3	WYBÓR SKŁADÓW TRANSPORTOWYCH W ODNIESIENIU DO PERSPEKTYWY MIĘDZYNARODOWEJ	5
1.1.4	ZAŁECENIE DLA ZAMAWIAJĄCYCH TRANSPORT	5
1.2	HISTORIA KOLEI KOŘENOV – HARRACHOV – SZKLARSKA PORĘBA	5
1.3	ANALIZA PRZEWOZÓW NA LINII KOLEJOWEJ KOŘENOV - HARRACHOV – SZKLARSKA PORĘBA GÓRNA W LATACH 2010-2013	10
1.3.1	WAŻNE MOMENTY NA OSI CZASU MIĘDZYNARODOWEGO POŁĄCZENIA KOLEJOWEGO NA LINII KOŘENOV – HARRACHOV – SZKLARSKA PORĘBA GÓRNA	10
1.3.2	PARAMETRY TECHNICZNE ORAZ CHARAKTERYSTYKA LINII	10
1.3.3	OBECNY SPOSÓB ZAPEWNIENIA RUCHU REGULARNYCH POCIĄGÓW PASAŻERSKICH	13
1.3.4	TABOR	14
1.3.5	NIEZAWODNOŚĆ POŁĄCZEŃ PRZY UWZGLĘDNIENIU WARUNKÓW KLIMATYCZNYCH	16
1.3.6	TARIFA I ODPRAWA PODRÓŻNYCH, INFORMACJE DLA PODRÓŻNYCH	17
1.3.7	STRUKTURA PODRÓŻNYCH	19
1.3.8	POPYT PODRÓŻNYCH	21
1.3.9	WPROWADZENIE POCIĄGÓW NADZWYCAJNYCH	23
2	CZĘŚĆ ROBOCZA	25
2.1	NEGOCJACJE UMÓW	25
2.1.1	OPIS AKTUALNYCH POSTANOWIEŃ UMOWNYCH	25
2.1.2	USTAWODAWSTWO	25
2.1.3	CEL UMOWY	26
2.1.4	ZMIANY W UMOWACH	26
2.1.5	ZAMÓWIONE USŁUGI	27
2.1.6	JAKOŚĆ DOSTARCZANYCH USŁUG TRANSPORTOWYCH	27
2.1.7	WYSOKOŚĆ KOMPENSATY	28
2.1.8	TARYFY	28
2.1.9	CZAS TRWANIA	29
2.1.10	PROPOZYCJA PRZYSZŁYCH ROZWIĄZAŃ W UMOWACH, DEFINICJA WARUNKÓW	30
2.2	POSTANOWIENIA WS. TARYFY	33
2.3	ROZKŁADY JAZDY	35
2.3.1	OBECNY STAN	35
2.3.2	MOŻLIWOŚCI KONSTRUKCJI ROZKŁADU JAZDY	35

2.3.3	PROPOZYCJA ROZKŁADU JAZDY	37
2.3.4	WARUNKI OSIĄGNIĘCIA WSPÓLNEGO CELU	43
2.4	MARKETING.....	54
3	CZĘŚĆ PROJEKTOWA	56
3.1	PLAN REALIZACJI DWÓCH WARIANTÓW – ZESPÓŁ NIEZBĘDNYCH DZIAŁAŃ	56
3.2	ROZWIĄZANIE PODSTAWOWE – ZAMÓWIENIE BEZPOŚREDNICH POCIĄGÓW LIBEREC – SPG u ČD	56
3.2.1	UMWD	56
3.2.2	DEPARTAMENT TRANSPORTU UK KL	56
3.2.3	KORID LK	57
3.2.4	PR	57
3.2.5	ČD	57
3.2.6	SŽDC	58
3.2.7	PMT LINIE KOLEJOWE SP. Z O.O.	58
3.2.8	PKP PLK	58
3.2.9	MT RCZ	59
3.2.10	MINISTERSTWO TRANSPORTU PR	59
3.2.11	DRÁŽNÍ ÚŘAD ČR (URZĄD TRANSPORTU KOLEJOWEGO RCz)	59
3.2.12	UTK	59
3.2.13	ŽELEZNIČNÍ SPOLEČNOST TANVALD, O. P. S.	59
3.3	ROZWIĄZANIE REZERWOWE – WYKORZYSTANIE OPCJI Z ISTNIEJĄCEJ UMOWY Z GW TR W PRZYPADKU BRAKU MOŻLIWOŚCI ROZWIĄZANIA PODSTAWOWEGO OD 12/2015, Z PRZESIADKAMI MIĘDZY POCIĄGAMI W HARRACHOVIE I SPG	61
3.3.1	UMWD	61
3.3.2	DEPARTAMENT TRANSPORTU, URZĄD KRAJSKI KRAJU LIBERECKIEGO	61
3.3.3	KORID LK	61
3.3.4	GW TR	61
4	ZAKOŃCZENIE	62

1. WSTĘP

1.1 PODSUMOWANIE MENADŻERSKIE

Projekt o nazwie „Wspólnie dla polsko – czeskiego pogranicza“ jest efektem wspólnej pracy przedstawicieli obu zainteresowanych stron. Punktem wyjścia są powiązania historyczne, projekt ma nawiązywać do entuzjazmu i rozgłosu, z jakimi budowano linię kolejową; przebiegała ona w trudnym terenie i po kilku dziesięcioleciach zaniedbań – została poddana rewitalizacji. Obecnie znaczenie linii kolejowej przesunęło się głównie w stronę atrakcji turystycznej. Celem całego projektu jest rozszerzenie oferty połączeń nie tylko do celów sportowych i turystycznych, ale także na rzecz regularnego połączenia Liberca z Jelenią Górą oraz Wrocławiem przez Szklarską Porębę. W całym dokumencie pojawiają się nazwy miast w języku czeskim, polskim i niemieckim bez ustalonych reguł dlatego, że są w ten sposób używane także w rzeczywistości.

Całość projektu bezpośrednio nawiązuje do umowy o współpracy w dziedzinie zapewniania transportu na odcinku kolejowym Harrachov – Szklarska Poręba, zawartej pomiędzy Libereckým krajem a województwem dolnośląskim, która została podpisana pod koniec zeszłego roku.

Od grudnia 2015 po czeskiej stronie niezbędne będzie stworzenie nowej umowy oraz zamówienie transportu. Niniejszy dokument to propozycja najlepszego rozwiązania dla podróżujących, obydwu zamawiających transport i jest niemniej ważny dla spółki, która zapewni transport.

Dokument opracowali: Blažek Pavel, KORID LK; Gebouský Václav, KORID LK; Jakešová Stanislava, KORID LK; Jaško Pavel, GWTR; Kadlec Jaroslav, KORID LK; Kordysz Piotr, UWDS; Kurzyjamski Wojciech, UWDS; Labocha Lešek, UWDS; Liška Viktor, OD KÚLK; Piech Andrzej, PR; Pospíšil Otto, KORID LK; Prokeš Petr, Zubačka; Roženský Jiří, KORID LK; Sójka Henryk, DSDiK; Šulcová Eva, OD KÚLK; Šulcová Monika, OD KÚLK; Zakes Agnieszka, UWDS.

1.1.1 RAMY PRAWNE PROJEKTU

Ramy prawne projektu wynikają z intencji europejskich reguł dotyczących umów, techniki i transportu. Stopniowo dochodzi do zbliżenia narodowych systemów legislacyjnych w taki sposób, żeby transport transgraniczny mógł być prowadzony bez ponadstandardowych obciążeń administracyjnych. Przykładem jest Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1370/2007 dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70. Tematem projektu było stopniowe usuwanie barier legislacyjnych. W podsumowaniu dokumentu znajdują się szczegółowe definicje niezbędnych rozwiązań.

1.1.2 PROPOZYCJA SPOSOBU WYBORU PRZEWOŹNIKA

Po sprawdzeniu wszystkich możliwości, obecnie można myśleć o dwóch głównych sposobach realizacji. Pozostać przy aktualnym stanie z wykorzystaniem opcji lub „dołączyć” powyższy zakres transportu do już zrealizowanego projektu „Jizerskohorská železnice”. Dla

podróżujących zdecydowanie lepszym wariantem jest utworzenie bezpośredniego połączenia z Libercem. Zamawiający muszą do końca 2014 roku wybrać jeden z wariantów.

1.1.3 WYBÓR SKŁADÓW TRANSPORTOWYCH W ODNIESIENIU DO PERSPEKTYWY MIĘDZYNARODOWEJ

Jak się okazuje, szczególnie w wariantcie bezpośredniego połączenia z Libercem zapewnienie homologacji dla składów Stadler typu 840 nie będzie łatwe. W interesie obydwu zamawiających leży zapewnienie składów i możliwości czasowe są w tym momencie realne.

1.1.4 ZALECENIE DLA ZAMAWIAJĄCYCH TRANSPORT

Przed obydwoma zamawiającymi otwiera się możliwość znacznej poprawy międzynarodowego pogranicznego połączenia w atrakcyjnym rejonie Karkonoszy. Długi termin podjętych zobowiązań (do roku 2026) zapewni stabilność dla podróżujących oraz czas na doprecyzowanie oferty.

1.2 HISTORIA KOLEI KOŘENOV – HARRACHOV – SZKLARSKA PORĘBA

W 1859 roku uroczyście uruchomiono kolej Pardubicko-Liberecką. Dzięki niej miasto Liberec zyskało połączenie kolejowe. Pomimo wielkich starań fabrykantów z ziemi jabloneckiej, na mocy decyzji austriackich urzędów trasę kolei poprowadzono przez Turnov, w wyniku czego Jablonec nad Nisou musiał na połączenie kolejowe czekać przez kolejne 29 lat – aż do 1888 roku, gdy dobudowano 12-kilometrową linię kolejową z Liberca. Sześć lat później, w 1894 roku, linię z Jablonca nad Nisou przedłużono do oddalonego o 15 km Tanvaldu, który został do kolei Pardubicko-Libereckiej przyłączony już w 1875 roku dzięki lokalnej linii kolejowej z Železného Brodu. W 1894 roku uroczyście otwarto także odnogę kolejową Smržovka – Josefův Důl o długości 7 km.

Po drugiej stronie granicy w 1866 roku linią kolejową połączono Jelenią Górę z Wrocławiem. Z dniem 1 sierpnia 1891 roku uruchomiono pierwszy odcinek kolei z Jeleniej Góry w kierunku Karkonoszy, do oddalonych o 5 km Cieplíc, a 20 grudnia tego samego roku linię jeszcze przedłużono do Piechowic oddalonych o 8 km.

Celem przemysłowców z ziemi libereckiej i jabloneckiej było jednak zbudowanie kolei pokonującej szczyty Karkonoszy i Gór Izerskich, dzięki której tańszy byłby transport węgla z śląskiego zagłębia. 5 listopada 1898 roku podpisano umowę międzynarodową między rządem austriackim i niemieckim o budowie linii kolejowej między Tanvaldem a Szklarską Porębą. Pokonanie terenów Gór Izerskich i Karkonoszy stanowiło jednak duży problem. W efekcie strona austriacka postanowiła zbudować na swoim odcinku kolej zębatą, która mogła prowadzić w pobliżu fabryk stojących w dolinie. Rozpoczęto więc budowę jedynej czeskiej kolei zębatej. Linia między Tanvaldem i Kořenovem nie jest zbyt długa, ale jej budowa była bardzo skomplikowana. Na odcinku 7,4 km należało pokonać za pomocą podwójnej zębátky Abta różnicę wysokości wynoszącą 235 metrów, wydrążyć w twardym izerskim granicie 4 tunele o łącznej długości 1413 metrów (to oznacza, że ponad jedna piąta linii prowadzi w tunelach), zbudować kilka mostów, szereg wcięć i nasypów. Pomimo to roboty postępowały szybko i już 30 czerwca 1902 roku uroczyście rozpoczęto ruch na tej linii.

Strona niemiecka postanowiła zbudować na swoim odcinku klasyczną linię kolejową, która wznosi się powoli serpentynami w bocznych dolinach. 25 czerwca 1902 roku uroczyście

uruchomiono linię na odcinku z Piechowic do Szklarskiej Poręby Górnej. Uruchomienie odcinka między Szklarską Porębą a Kořenovem opóźniło się z powodu wypadku, jaki wydarzył się przy budowie mostu Izerskiego 11 czerwca 1902 roku, gdy podczas podnoszenia ważącej 86 ton mostownicy wpadła ona do Izery. Mimo to już 1 października 1902 roku na linii między Szklarską Porębą a Kořenovem uruchomiono ruch towarowy, a dwadzieścia dni później także ruch pasażerski. Po stronie niemieckiej konieczne było wydrążenie dwóch tuneli, a między stacjami Kořenov i Harrachov (dawniej Grünthal i Strickerhäuser) należało zbudować stalowy most przez Izere, liczący 115 metrów długości.

Nowo zbudowana linia między Tanvaldem a Piechowicami musiała na odcinku 35,7 km pokonać różnicę wysokości wynoszącą 420 metrów w kierunku od Tanvaldu i 498 metrów w kierunku do Piechowic. Najwyższym punktem na linii jest stacja Jakuszyce, leżąca na wysokości 886 metrów nad poziomem morza, która jest równocześnie najwyżej położoną stacją kolejową w Polsce. Na linii należało zbudować łącznie 9 stacji, w tym 3 na terenie austriackim (Desná, Dolní Polubný i Kořenov) i 6 na odcinku niemieckim (Harrachov, Jakuszyce, Szklarska Poręba Huta, Szklarska Poręba Górna, Szklarska Poręba Średnia i Szklarska Poręba Dolna), 2 mijanki po stronie niemieckiej (Neuwelt i Seiferschau) oraz 2 stacje Kořenov zastávka oraz Górzyniec.

Ruch na odcinku austriackim zapewniały 3 zębate lokomotywy parowe 404,0, które w 1901 roku wyprodukował wiedeński zakład produkcji lokomotyw Floridsdorf. Na niemieckim odcinku między Hirschbergiem (dziś Jelenia Góra) a Grünthalem (dziś Kořenov) przewozy obsługiwały ciężkie pięcioosiowe parowozy typu T15 i T16, ewentualnie czteroosiowe T14. Transport towarów na linii był coraz większy, gwałtownie rosła także liczba turystów podróżujących w rejon Karkonoszy i Gór Izerskich. 30 czerwca 1911 roku zatwierdzono więc elektryfikację śląskich kolei górskich na łącznym odcinku 270 km. Już w 1911 roku zbudowano odcinek o długości 1,5 km przy Jakuszycach, na którym badano wpływ warunków atmosferycznych na linie trakcyjne.

Jeszcze przed 1914 rokiem zbudowano elektrownię węglową w Mittelsteine (dziś Ścinawka Średnia), która służyła do zasilania całego systemu, a 1 czerwca 1914 roku rozpoczęto ruch pociągów elektrycznych na pierwszym odcinku między Nieder Salzbrunn a Meziměstí. Wykorzystywano niemiecki system zasilania – 15kV, 16 2/3 Hz. Elektryfikację linii Jelenia Góra – Kořenov opóźniła pierwsza wojna światowa, podczas której częściowo zbudowana już linia trakcyjna została zdemontowana. Do elektryfikacji linii między Jelenią Górą a Kořenovem powrócono w 1921 roku, a 15 lutego 1923 roku na linię wjechał pierwszy pociąg elektryczny. Początkowo wszystkie pociągi na linii Jelenia Góra – Kořenov ciągnęły ciężkie sześćoosiowe elektryczne lokomotywy serii E90.5. Te dwuczłonowe lokomotywy były wprawdzie dostosowane do jazdy z wagonami pasażerskimi – miały sekcję bagażową, stanowisko kierownika pociągu, ogrzewanie elektryczne, ale ich eksploatacja nie była zbyt ekonomiczna. Dlatego w 1927 roku Deutsche Reichsbahn wprowadziły do ruchu osobowego na tej linii nowe elektryczne wagony silnikowe serii ET89, wyprodukowane specjalnie dla tego odcinka, które w krótkim czasie zaczęto nazywać „Rübezahl” („Karkonosz”). Elektryczne wagony silnikowe ET89 dostarczane były także z wagonami doczepnymi, a w 1934 roku Deutsche Reichsbahn dokupiła także wozy prowadzące. Natomiast wagony towarowe ciągnęły nadal lokomotywy E90.5.

Po stronie czeskiej ruch musiały nadal obsługiwać trzy parowe lokomotywy zębate. W 1926 roku na odcinku Tanvald – Kořenov zaczęto testować adhezyjną lokomotywę spalinową M220.1, która jednak nigdy nie została na kolei zębatej wprowadzona do normalnego ruchu. Wraz ze wzrostem ruchu turystycznego zaczęto wprowadzać także pociągi dalekobieżne. Po stronie czeskiej do Kořenova kursowały bezpośrednie pociągi z Pragi, a po stronie niemieckiej jeździły pociągi pośpieszne z Wrocławia i Berlina, do których dołączano najnowocześniejsze w tamtych czasach lokomotywy elektryczne i wagony.

Po zajęciu czeskiego pogranicza przez Niemcy w 1938 roku linią z Kořenova do Liberca zarządzała dyrekcja ds. ruchu w Dreźnie i z Jeleniej Góry do Kořenova zaczęły kursować dłuższe pociągi. Na przełomie lat 30. i 40. pojawiły się plany zelektryfikowania linii Kořenov – Liberec (wówczas Polaun – Reichenberg), a nawet budowy nowej kolei między tymi miastami, która miała zastąpić mało pojemnościową zębatkę i kolej regionalną. Realizację tych przedsięwzięć uniemożliwiła jednak druga wojna światowa. Pod koniec działań wojennych, 8 maja 1945 roku, Niemcy zniszczyli most na rzece Bóbr, w wyniku czego zawieszono ruch na trasie z Jeleniej Góry do Lubania i do Kořenova. Przed tym jednak odwieziono do Kořenova 7 lokomotyw elektrycznych, które miały służyć po wojnie do przywrócenia ruchu na tym odcinku.

Po wojnie tereny po drugiej stronie granicy znalazły się na terytorium Polski. W pierwszych powojennych miesiącach ruch na polskim terytorium zapewniały lokomotywy parowe z kořenovskiej parowozowni, które wraz z niemiecką załogą dojeżdżały stąd aż do stacji Jelenia Góra Zachodnia. 8 lipca 1945 roku w Moskwie podpisano sowiecko-polskie porozumienie, które oznaczało likwidację trakcji elektrycznej na terenie całego Dolnego Śląska. Niemal wszystkie urządzenia trakcyjne, w tym wyposażenie elektrowni w Mittelstein, zdemontowano i wywieziono w ramach reparacji powojennych do Związku Radzieckiego. Jednak w bardziej odległych miejscach urządzenia nie zostały w pełni rozebrane i na odcinku Szklarska Poręba Górna – Harrachov aż do czasu odbudowy linii w 2009 roku można było oglądać resztki słupów trakcyjnych.

14 września 1945 roku Polskie Koleje Państwowe wznowiły regularne połączenia między stacjami Jelenia Góra Zachodnia – Tkacze (dziś Harrachov) przy wykorzystaniu lokomotyw parowych. Nie przywrócono jednak ruchu międzynarodowego do Kořenova. Po wojnie z całego tego terenu wysiedlono dawną ludność niemiecką, co spowodowało znaczny spadek liczby lokalnych mieszkańców. W wyniku tego od października 1947 roku pociągi ze stacji Jelenia Góra Zachodnia kursowały już tylko do stacji Szklarska Poręba Huta. Od tego czasu nie użytkowano też odcinka między stacjami Harrachov i Jakuszyce, a odcinek Szklarska Poręba – Jakuszyce służył tylko jako bocznica dla ruchu towarowego. Zagrożona była też zębatka Tanvald – Kořenov, na której znacznie spadła wydajność, a parowe lokomotywy zębate serii 404.0 były w złym stanie technicznym w wyniku niewystarczającej konserwacji. Przed zamknięciem linii uratowało Ministerstwo Obrony Republiki Czechosłowackiej, które dostrzegło jej znaczenie strategiczne.

W 1953 roku zbudowano nowy most przez Bóbr, co umożliwiło wznowienie ruchu pociągów między stacjami Jelenia Góra Zachodnia i Jelenia Góra. W styczniu 1958 roku ponownie skrócono linie pociągów osobowych z Jeleniej Góry, od tego czasu połączenia kończyły się na stacji Szklarska Poręba Górna. W 1958 roku Polska i Czechosłowacja podpisały umowę o korekcie granicy, w wyniku czego dawna stacja Strickerhäuser (później Tkacze, a dziś

Harrachov) wraz z sąsiednimi domami znalazła się na terenie Czechosłowacji. W tym roku rozpoczęto też generalny remont kolei zębatej Tanvald – Kořenov i wszystkie pociągi zastąpiono komunikacją autobusową.

W 1962 roku przywrócono ruch na zębatce Tanvald – Kořenov. W tym celu w zakładach produkcji lokomotyw SGP w Wiedniu zamówiono nowe spalinowe lokomotywy zębate serii T426.0, które zastąpiły wyeksploatowane parowozy. Rok później pierwszy pociąg pojechał także przez most Izerski do Harrachova. W 1965 roku podniesiono efektywność komunikacji pasażerskiej, wprowadzając spalinowe pojazdy adhezyjne serii M240.0. W 1966 roku oficjalnie zlikwidowano odcinek Jakuszyce – granica państwa. Chociaż tory tu pozostawiono, to w tamtym czasie decyzja ta położyła kres wszelkim nadziejom na wznowienie ruchu przez granicę państwa.

Dwadzieścia lat później na odcinku Jelenia Góra – Szklarska Poręba po raz ostatni wyjechał pociąg z lokomotywą parową i w tym samym roku przystąpiono do elektryfikacji tego odcinka. 30 września 1987 roku po 42 latach na tory wjechał pierwszy pociąg elektryczny. Po stronie czeskiej w 1988 roku zakończono ruch pociągów zębatych na linii Tanvald – Kořenov, a połączenie między Tanvaldem a Harrachovem zaczęły obsługiwać nowoczesne lokomotywy adhezyjne serii 743 z zakładów produkcji lokomotyw ČKD Praha. Od tamtego czasu na zębatce Tanvald – Kořenov – Harrachov lokomotywy zębate możemy oglądać już tylko w specjalnych składach pociągów, podczas organizowanych nostalgicznych przejazdów.

W 1991 roku grupa pasjonatów zrzeszonych pod patronatem ČSVTS (Czeski Związek Towarzystw Naukowo-Technicznych) przy stacji kolejowej w Tanvaldzie wycięła samosiejki rosnące na torach między Harrachovem i granicą państwa i w sierpniu 1991 roku po wielu latach przerwy dojechał tu pierwszy pociąg. Działania na rzecz odnowienia linii kolejowej podjęto także po stronie polskiej. Prace prowadzono jesienią, gdy położono brakujące przęsła szynowe na mijance Nowy Świat, oraz wiosną 1992 roku, gdy roboczym pociągami z wolontariuszami udało się dojechać aż do Jakuszyce. W trakcie obchodów 90-lecia linii Tanvald – Kořenov – Harrachov po 47 latach ruszyły pierwsze międzypaństwowe pociągi pasażerskie między Kořenovem a Szklarską Porębą. Zainteresowanie podróżnych tymi specjalnymi pociągami było ogromne. Wypełnili oni nawet siedmiowagonowe skład. We wrześniu 1992 roku, jedyny raz w historii istnienia linii, kursowały bezpośrednie pociągi osobowe między stutysięcznymi miastami Liberec i Jelenia Góra, a kolej zębatą Tanvald – Kořenov ustanowiono zabytkiem kultury RCz. Optymistyczny początek lat 90. XX wieku jednak nie zaowocował wznowieniem międzynarodowego ruchu na linii Harrachov – Szklarska Poręba. Na tory wyjechało jeszcze kilka specjalnych pociągów zamówionych przez grupy zagranicznych turystów i na tym się skończyło.

27 lutego 1997 roku z powodu zaniedbanej konserwacji mostu Izerskiego musiał zostać wstrzymany ruch pociągów między Kořenovem a Harrachovem. Po wykonaniu niezbędnych prac udało się wprowadzić 14 czerwca 1997 roku wznowić połączenia, jednak Koleje Czeskie postanowiły, iż z dniem 28 września 1997 roku z powodu nierentowności zostanie wstrzymany ruch pasażerski między Tanvaldem i Harrachovem. Ruch pociągów pasażerskich na linii wciąż zapewniały ciężkie lokomotywy adhezyjne serii 743 z dwoma wagonami pasażerskimi, a Koleje Czeskie nie robiły nic, aby zwiększyć efektywność przewozów. W celu ratowania kolei sporządzono petycję, którą w ciągu dwóch miesięcy podpisało ponad 25

000 osób. Mimo to 27 września 1997 roku na zębatce Tanvald – Kořenov – Harrachov pociąg jechał po raz ostatni. Duża liczba podpisów pod petycją na rzecz ratowania tej unikatowej linii kolejowej skutkowała podjęciem działań przez burmistrzów miast i gmin leżących wzdłuż linii. 30 października 1997 roku reaktywowano działalność stowarzyszenia miast i gmin Kolej Izerska, które praktycznie od zaraz zaczęło prowadzić rozmowy w sprawie dzierżawy linii i wznowienia ruchu pociągów. Po kilkumiesięcznych negocjacjach stowarzyszeniu Kolej Izerska we współpracy z firmą GJW Praha s.r.o. udało się od 24 maja 1998 roku wznowić ruch pociągów na linii Tanvald – Harrachov, znacznie podnieść efektywność, a dzięki wprowadzeniu nowego rozkładu jazdy istotnie uatrakcyjnić przejazd tą linią kolejową. We wrześniu 1998 roku zorganizowano przejazd specjalnego pociągu dla zaproszonych gości, także na odcinku Harrachov – Szklarska Poręba. Z dniem 30 listopada 1998 roku Kolej Izerską zaczęły ponownie obsługiwać Koleje Czeskie, przyjmując rozkład jazdy i działania na rzecz uiefektywnienia ruchu.

W 2002 roku odbyły się huczne obchody 100-lecia zębatki Tanvald – Kořenov – Harrachov, a po długotrwałych negocjacjach udało się także uzgodnić wprowadzenie specjalnych pociągów osobowych między Kořenovem a Szklarską Porębą. Zainteresowanie podróżnych było ponownie ogromne. Wznowienie regularnych połączeń okazało się jednak niemożliwe ze względu na zły stan infrastruktury kolejowej na linii między Harrachovem a Szklarską Porębą. Polskie Koleje Państwowe nie były zainteresowane wyremontowaniem linii. Sytuacja zmieniła się dopiero 29 stycznia 2008 roku, gdy niewykorzystywaną linię kolejową Szklarska Poręba Góra – granica państwa przejęło Województwo Dolnośląskie. Przygotowano projekt dotyczący odbudowy kolei, który został następnie dofinansowany z Programu Operacyjnego Współpracy Transgranicznej Republika Czeska – Rzeczpospolita Polska 2007-2013. Partnerem wiodącym projektu było Województwo Dolnośląskie – Dolnośląska Służba Dróg i Kolej, a partnerem projektu Správa železniční dopravní cesty, s.o. (Zarząd Dróg Kolejowych, organizacja państwowa). Umowa o dofinansowaniu projektu w ramach Programu Operacyjnego Współpracy Transgranicznej Republika Czeska – Rzeczpospolita Polska została podpisana 8 września 2009 roku. Całkowite wydatki kwalifikowalne projektu wyniosły łącznie 5 061 250 euro, w tym 800 000 euro to koszty projektu realizowanego przez SZDC, s.o. Dofinansowanie z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego stanowiło 85% wydatków kwalifikowalnych, łącznie 4 302 062 euro.

Realizacja całego projektu ruszyła w grudniu 2008 roku, a zakończyła w październiku 2010. Roboty rozpoczęto uroczystie 8 maja 2009 roku w Jakuszycach. 2 lipca 2010 roku odbył się uroczysty wyjazd pociągu inaugurującego ruch na zrewitalizowanej linii Kořenov – Harrachov – Szklarska Poręba.

1.3 ANALIZA PRZEWOZÓW NA LINII KOLEJOWEJ KOŘENOV - HARRACHOV – SZKLARSKA PORĘBA GÓRNA W LATACH 2010-2013

1.3.1 WAŻNE MOMENTY NA OSI CZASU MIĘDZYNARODOWEGO POŁĄCZENIA KOLEJOWEGO NA LINII KOŘENOV – HARRACHOV – SZKLARSKA PORĘBA GÓRNA

- 2.7.2010 pierwszy uroczysty przejazd pociągu po wznowieniu ruchu kolejowego
- 28.8.2010 uruchomienie stałych połączeń – szynobusy SA134; w każdym pociągu jest maszynista i konduktor na odcinku po stronie czeskiej (dalej GWTR) i po stronie polskiej (dalej PR)
- 2.7.2011 w weekendy w lipcu i sierpniu pociągi prowadzone są przez wynajęte wagony/wozy motorowe 810 i Btax (skład pociągu w trybie operatywnym dostosowywany jest do aktualnego zapotrzebowania, w szczególności zależnie od pogody), pociągi obsługuje tylko jeden maszynista GWTR, konduktorzy z PR i GWTR
- 11.12.2011 od nowego rozkładu jazdy wszystkie pociągi prowadzone są przez wynajęte wagony/wozy motorowe 810 i Btax (do dyspozycji 2 x 810 oraz 1x Btax, skład pociągu w trybie operatywnym dostosowywany jest do zapotrzebowania, w szczególności zależnie od pogody), pociągi obsługuje tylko personel GWTR, konduktorzy GWTR od tego dnia sprzedają także bilety PR
- 29.6.2012 GWTR dysponuje własnymi wagonami/wozami motorowymi 810 i Btax po remoncie kapitalnym, w barwach firmowych, z wyremontowanym wnętrzem
- lato 2012 w lipcu i sierpniu w Kořenovie dostępne są 3x 810 oraz 1x Btax
- 9.12.2012 nowy rozkład jazdy wprowadza znaczące zmiany i udoskonalenia w zależności od popytu podróżnych; połączenia mają funkcjonować tylko za dnia, w sezonach połączenia będą wzmocnione codziennie (nie tylko jak dotąd w weekendy)
- 13.12.2013 podpisanie Umowy o współpracy między Województwem Dolnośląskim a Krajem Libereckim
- 15.12.2013 nowy rozkład jazdy, w przeciwieństwie do poprzedniego, zawiera drobne korekty istniejących połączeń, a w oparciu o analizę popytu podróżnych dodano jeszcze jedną parę pociągów w sezonie

1.3.2 PARAMETRY TECHNICZNE ORAZ CHARAKTERYSTYKA LINII

Odcinek Kořenov – Harrachov – Szklarska Poręba Górna jest linią kolejową jednotorową niezelektryfikowaną o normalnym rozstawie szyn.

Na linii znajdują się poniższe posterunki ruchu i stacje:

- posterunek ruchu D3 Kořenov na 34,257 km (3 tory główne z peronami i 7 torów manipulacyjnych)
- posterunek ruchu D3 Harrachov na 38,940 km (1 tor główny i 1 tor manipulacyjny)
- granica państwa – na km 40,111 SŽDC = km 43,138 PMT LK (na granicy państwa zmienia się kilometr linii, w kierunku z RCz do granicy państwa kilometr rośnie, od granicy państwa w kierunku do Polski kilometr maleje)
- stacja Szklarska Poręba Jakuszyce na 37,070 km (oprócz torów linii jest jeszcze tor manipulacyjny)
- stacja Szklarska Poręba Huta na 31,076 km
- dworzec kolejowy Szklarska Poręba Górna na 28,438 km (3 tory główne, w tym 2 z peronami i 5 torów manipulacyjnych).

Właścicielem infrastruktury kolejowej w Czechach jest Skarb Państwa reprezentowany przez Zarząd Dróg Kolejowych (Správa železniční dopravní cesty, SŽDC), będący zarządcą infrastruktury kolejowej.

Właścicielem infrastruktury kolejowej w Polsce:

- od 43,138 km (granica państwa) do 29,844 km jest Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego, natomiast zarządcą – spółka PMT Linie Kolejowe Sp. z o.o.
- od 29,844 km linii do stacji kolejowej Szklarska Poręba Górna (włącznie) – PKP S.A., a zarządcą infrastruktury kolejowej jest spółka Polskie Koleje Państwowe – Polskie Linie Kolejowe S.A.

Realizację połączeń na odcinku ruchu transgranicznego Harrachov – Szklarska Poręba Górna regulują dwa lokalne przygraniczne porozumienia, zawierające odstępstwa od przepisów, które muszą znać pracownicy przewoźników zapewniających transport na odcinku ruchu transgranicznego.

Komentář [KK1]: proszę o weryfikację nazwy dokumentów

Na czeskim odcinku linii kolejowej transport organizowany i obsługiwany jest na podstawie ogólnych przepisów SŽDC, jak również zgodnie z przepisami SŽDC D40 (przepis dotyczący organizacji transportu kolejowego na liniach Liberec – Tanvald – Železný Brod, Smržovka –

Josefův Důl i Tanvald – Harrachov – Harrachov st. hr.) oraz zgodnie z przepisami D3 (przepis dotyczący uproszczonego zarządzania transportem kolejowym). Siedzibą dyspozytora sterującego ruchem, zgodnie z przepisem D3, jest stacja kolejowa Tanvald, w posterunkach ruchu D3 Kořenov i Harrachov nie ma personelu ds. ruchu.

Objaśnienie 1: W Lokalnym Porozumieniu Przygranicznym w informacji technicznej „miarodajny spadek“ jest błędna informacja: 35 promili. Właściwa wartość to 25 promili. W czasie najbliższej aktualizacji Międzynarodowego Porozumienia Przygranicznego należy informację tę poprawić, jest ona decydująca dla określenia normatywu masy pociągów.

Objaśnienie 2: Linia na polskim terytorium pod kątem budowlanym jest wykonana dla największego dozwolonego obciążenia na oś 201 kN. Wartość 177 kN jest wprowadzona ze względu na utrzymanie linii.

Na linii obowiązuje maksymalna prędkość 50 km/h. Wszystkie przejazdy kolejowe są zabezpieczone tylko ostrzegawczymi krzyżami św. Andrzeja. Podczas przejazdu pociągu przez przejazdy, przy uwzględnieniu sposobu ich oznakowania i możliwego pola widzenia, prędkość pociągu ustalona jest na 20 km/h. Linia prowadzi wieloma łukami przez teren górski o urozmaiconej rzeźbie, z obu stron granicy niemal cały czas biegnie w górę do najwyższego punktu, jakim jest stacja Szklarska Poręba Jakuszyce.

Podstawowa charakterystyka ruchu na odcinku Harrachov – Szklarska Poręba Górna:

Komentář [KK2]: Normatywy*

największa prędkość techniczna
droga hamowania
pochylenie miarodajne
największa dozwolona długość pociągów
pasażerskich
największa dozwolona długość pociągów
towarowych

maksymalny nacisk na oś dla pojazdów
dwuosiowych i czteroosiowych

maksymalny nacisk na metr bieżący
pojazdu

klasyfikacja linii

skrajnia

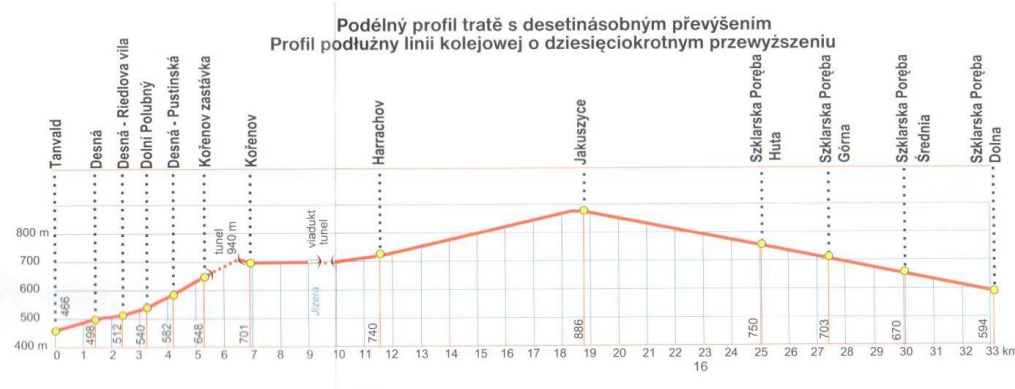
*Aktualne (wiążące) dane podano w
Tabelach technicznych TTP 548 C oraz we
właściwym Aneksie 2 do Wewnętrznego
rozkładu jazdy

Normativy*

nejvyšší traťová rychlost	50 km/h
zábrzdňá vzdálenost	400 m
rozhodný spád	35 ‰
největší délka vlaku osobní přepravy	100 m
největší délka vlaku nákladní přepravy	275 m
největší dovolená hmotnost na nápravu pro dvounápravové a čtyřnápravové vozy	18,0 t (177 kN)
největší dovolená hmotnost na běžný metr vozu	6,4 t/bm (63 kN/m)
traťová třída	UIC – B2
průjezdny průřez	UIC - GC

*Aktuální (závažné) údaje jsou uvedeny v Tabulkách traťových poměrů TTP 548 C a v příslušném Dodatku 2 do Wewnętrzznego rozkładu jazdy.

Źródło: Lokalne porozumienie przygraniczne



Profil výškový linie i navazujících úseků:

Źródło: Pomezi Krkonoš a Jizerských hor, turistická a lyžařská mapa (Pogranicze Karkonoszy i Gór Izerskich, mapa turystyczna i narciarska), wydawnictwo Rosy, Mělník, 2010

1.3.3 OBECNÝ SPOSOB ZAPEWNIENIA RUCHU REGULARNYCH POCIĄGÓW PASAŻERSKICH

Przewoźnikiem pociągów osobowych między Kořenovem a Szklarską Porębą jest na czeskim odcinku spółka GW Train Regio a.s., U Stanice 827/9, 400 03 Ústí nad Labem-Střekov.

Przewoźnikiem na polskim odcinku jest spółka Przewozy Regionalne sp. z o.o., ul. Wileńska 14a, 03-414 Warszawa.

Spółka Przewozy Regionalne zapewnia obecnie tylko czynności administracyjne związane z ruchem po stronie polskiej, realizację połączeń (pojazdy, personel itd.) zapewnia spółka GW Train Regio, středisko Liberecko.

Personalnie połączenia obsługuje zasadniczo 4 maszynistów oraz 2 konduktorów zatrudnionych na umowę o pracę. W celu zapewnienia dodatkowych sezonowych i innych nadzwyczajnych połączeń kolejowych przewoźnik dysponuje kolejnymi pracownikami posiadającymi odpowiednie kwalifikacje, którzy zatrudniani są na umowę o dzieło. Obsługa administracyjna i inne związane z tym czynności należą do kierownika placówki oraz pracownika ds. administracyjnych w ramach niepełnego etatu.

Przewoźnik nie posiada własnego zaplecza ani zadaszzonego miejsca postojowego, służącego od odstawienia i konserwacji pojazdów. W Kořenovie korzysta z nadziemnego zasobnika do tankowania oleju napędowego oraz słupów elektrycznych do doładowywania akumulatorów pojazdów. Naprawy i konserwacja pojazdów wykonywane są przez wykonawców z zewnątrz, zazwyczaj bezpośrednio w Kořenovie, w wyjątkowych sytuacjach w odpowiednich pomieszczeniach w okolicy. Do tej pory naprawy i konserwacje wykonywano także w Tanvaldzie, Libercu, wóz doczepny był lakierowany w Ostroměřu.

1.3.4 TABOR

W latach 2010-2011 do zapewnienia ruchu na linii wykorzystywano wóz motorowy SA134. Pociągi weekendowe w lipcu i sierpniu ciągnięte były przez wóz motorowy serii 810 z wozem doczeplnym Btax.

Od 11.12.2011 roku wykorzystywane są tylko wozy motorowe serii 810 z wozem doczeplnym Btax. Spółka GW Train Regio w celu zapewnienia ruchu na opisywanej linii ma w Kořenovie na stałe do dyspozycji dwa wozy motorowe serii 810 oraz jeden wóz doczeplny serii Btax. W miesiącach lipiec i sierpień dostępny jest ponadto kolejny wóz motorowy serii 810, wypożyczony z ośrodka Karlovarsko. Istnieje kilka możliwości tworzenia składu pociągów: tylko 810 (55 miejsc siedzących), 810+810 (110 miejsc siedzących), 810+Btax (114 miejsc siedzących), 810+Btax+810 (169 miejsc siedzących, możliwość przewozu rowerów). Skład pociągów ustalany jest w trybie operatywnym, w zależności od aktualnego zapotrzebowania, przy uwzględnieniu pory roku, pory dnia, aktualnej pogody, organizacji ważnych wydarzeń w regionie, zgłoszonego przewozu grupy podróżnych itd.

Dotychczasowa praktyka pokazała, że w przypadku wozów motorowych serii 810 (lub innych pojazdów, gdy jeden pojazd będzie miał niską pojemność (*capacity*)), także w przyszłości niezbędne jest operatywne zarządzanie ruchem, w szczególności określenie składów w zależności od aktualnej sytuacji i popytu podróżnych.

Podstawowe dane techniczne pojazdów i składów pociągów:

	SA134	810	810+810	810+Btax	810+Btax+810
Ciężar własny	76 t	24 t	48 t	43 t	67 t
Długość	41,7 m	14 m	28 m	28 m	42 m
Liczba miejsc siedzących	134	55	110	114	169
Prędkość maksymalna	120 km/h	80 km/h	80 km/h	80 km/h	80 km/h
Moc	2x360 kW	155 kW	2x155 kW	155 kW	2x155 kW
Niska podłoga	tak	nie	nie	nie	nie



Spalinowy zespół trakcyjny SA134 – źródło: www.zubacka.cz



Wagony motorowe serii 810 – źródło: GW Train Regio

Pojazdy SA134 zapewniały wystarczającą liczbę miejsc, uwzględniając wahania sezonowe. W sezonie w czasie największego ruchu wykorzystane były także miejsca stojące. W stałych składach oraz w dni, gdy popyt był niski, zdarzało się, że duża liczba miejsc zespołu była

wykorzystana w bardzo niewielkim stopniu. Komfortowe wnętrza podróży oceniali pozytywnie. Problemem był stan techniczny wagonów w czasie ich zastosowania w pociągach oraz częsta zastępcza komunikacja autobusowa z powodu wyłączenia pojazdu.

Duży procent autobusowej komunikacji zastępczej w czasie regularnego ruchu wagonów SA134 spowodowany był nie tylko ich specyfiką techniczną, ale także tym, że przewoźnik Przewozy Regionalne nie dysponował pojazdem rezerwowym, a więc zastępcza komunikacja autobusowa wprowadzana była także w czasie planowanych przeglądów i rewizji jednostki silnikowej. Najbardziej krytyczna sytuacja była pod koniec 2011 roku, gdy w październiku, listopadzie i na początku grudnia autobusy komunikacji zastępczej jeździły niemal w trybie ciągłym. Nieoficjalnie podawaną przyczyną były rzekome problemy z kołami jednostki silnikowej spowodowane licznymi łukami na tym odcinku trasy.

Z biegiem czasu coraz trudniej jest zajmować się tą sprawą i wskazać obiektywną przyczynę, niemniej jednak na przyszłość, aby zapobiec tego typu problemom, wskazane jest wprowadzenie pojazdu odpowiedniej serii i konstrukcji, a także stosowanie odpowiednio określonych zapisów umowy pomiędzy zamawiającymi a przewoźnikami.

Już sam przejazd po trasie linii kolejowej jest turystycznie bardzo atrakcyjny, dlatego w sytuacji, gdy musi być wprowadzona zastępcza komunikacja autobusowa, jest to postrzegane przez klientów bardzo negatywnie. Fakt ten powoduje, że część z nich całkowicie rezygnuje z podróży.

Wykaz niezawodności wykorzystania wozów motorowych serii 810 najlepiej przedstawia udział zastępczej komunikacji autobusowej w całkowitych przewozach, wprowadzonej z winy przewoźnika, który od sierpnia 2010 do grudnia 2013 roku był minimalny, jak podano w Sprawozdaniu przewoźnika GW Train Regio a.s. dotyczącym realizacji Umowy o zobowiązaniu w zakresie usługi publicznej za poszczególne miesiące.

1.3.5 NIEZAWODNOŚĆ POŁĄCZEŃ PRZY UWZGLĘDNIENIU WARUNKÓW KLIMATYCZNYCH

Linia kolejowa prowadzi przez tereny górskie na dużej wysokości nad poziomem morza (najwyższym punktem jest stacja Jakuszyce na 886 m n.p.m.), w okresie zimowym na tym terenie występują obfite opady śniegu. Utrzymanie linii zapewniają poszczególni właściciele infrastruktury (SŽDC, DSDiK, PKP-PLK), każdy na swoim odcinku. W pierwszych latach

funkcjonowania przewozów faktyczne utrzymanie odcinków było także w ten sposób podzielone. W ostatnich latach poszczególne podmioty wynajmują do pracy podwykonawców. Z punktu widzenia ruchu pociągów i organizacji zimowego utrzymania korzystne jest, aby cały odcinek między stacjami Harrachov i Szklarska Poręba Górna utrzymywała jedna firma podwykonawcza. Tak było zimą 2013 roku, gdy z powodu długookresowego wyłączenia z ruchu linii Piechowice – Szklarska Poręba Górna odcinek transgraniczny był odłączony od polskiej sieci kolejowej. Aby zapewnić utrzymanie całego odcinka transgranicznego, w Kořenovie udostępniono odśnieżarkę, będącą własnością innej firmy. W sytuacji gdy na całej linii przejezdność była dobra, a pogarszała się tylko w wyższych partiach w okolicach Jakuszyce, co zdarza się stosunkowo często, zastosowanie tego pojazdu w porównaniu ze zwykłymi pojazdami szynowymi do usuwania śniegu wyraźnie skraca czas niezbędny do wyłączenia linii z ruchu na czas odśnieżania. W tym przypadku wyłączenie niezbędne jest tylko na czas pracy odśnieżarki na torach, dojazd do miejsca pracy i z powrotem nie wpływa na ruch kolejowy.

	
<i>Odśnieżarka torów w Kořenovie. Źródło: www.zubacka.cz</i>	<i>Odśnieżarka torów w akcji na linii Harrachov – Jakuszyce. Źródło: PDV Railway</i>

Spośród dostępnych wskaźników niezawodność ruchu najlepiej odzwierciedla Sprawozdanie przewoźnika GW Train Regio a.s., dotyczące realizacji Umowy o zobowiązaniu w zakresie usługi publicznej za poszczególne miesiące, z którego wynika, że w miesiącach styczeń – marzec 2011 autobusowa komunikacja zastępcza obsłużyła 3% połączeń, w 2012 roku 12%, a w 2013 – w okresie styczeń-marzec – 1,5% połączeń.

1.3.6 TARIFA I ODPRAWA PODRÓŻNYCH, INFORMACJE DLA PODRÓŻNYCH

Od początku realizacji połączeń kolejowych taryfowa odprawa podróżnych ustalona jest w taki sposób, że podróżni jadący przez granicę państwa opłacają bilet odrębnie za odcinek na terytorium Czech (według taryfy GW Train Region, płatność możliwa jest w walucie polskiej

i czeskiej) i odrębnie za odcinek na terytorium Polski (według taryfy Przewozów Regionalnych, płatność możliwa tylko w polskiej walucie). Wyjątek stanowi jazda do pierwszej stacji za granicą, dokąd podróżni mogą dojechać na podstawie biletu ważnego na granicy państwa, nie mają więc obowiązku zakupu biletu z punktu taryfowego granicy państwa do pierwszej stacji za granicą.

Na początku, po uruchomieniu połączeń, odprawę za każdy odcinek odrębnie zapewniał personel właściwego przewoźnika, od 11 grudnia 2011 roku odprawy podróżnych dokonuje wyłącznie personel przewoźnika GW Train Regio a.s., jednak na razie nie zmieniły się zasady i reguły odprawy.

Korzystną i często wykorzystywaną opcją odprawy są bilety sieciowe, w szczególności bilety LIBNET+ oraz LIBNET5+.

Wszystkie bilety można zakupić bez dodatkowej opłaty manipulacyjnej u konduktorów w pociągach, bilety GW Train Regio a.s. także w kasach biletowych GW Train Regio oraz Kolei Czeskich (České dráhy) na terenie całych Czech.

Po stronie polskiej w pociągu zapewniona jest sprzedaż biletów podstawowych, w tym ulg ustawowych, pełny asortyment biletów można kupić w kasach biletowych w Polsce lub u konduktorów w nawiązujących pociągach krajowych przewoźnika Przewozy Regionalne.

Żaden z przewoźników nie ma swojej kasy biletowej ani punktu informacyjnego na żadnej stacji na trasie ani w żadnym innym miejscu. Informacje dla podróżnych są wywieszone na tablicach, które znajdują się na wszystkich stacjach, ponadto przewoźnik dostarcza wydrukowany rozkład jazdy oraz podstawowe informacje taryfowe do Muzeum Kolei Zębatej w Kořenovie, do Harrachova, do kiosku gastronomicznego mieszczącego się w budynku stacji i do biura transportowego w Szklarskiej Porębie.

Ceny biletów obowiązujące od 1.1.2014 r. przedstawiono w poniższym zestawieniu:

Tarif ve vlacích (Kořenov) – Harrachov – Szklarska Poręba – stav ke dni 1.1.2014
Taryfa w pociągach (Kořenov) – Harrachov – Szklarska Poręba – stan na



V úseku Kořenov-Harrachov platí tarif IDOL.

Na území ČR platí tarif dopravce GW Train Regio a.s.

Na území Polska platí tarif dopravce Przewozy Regionalne.

Jízdné v mezinárodních vlacích lze platit za úsek na území České Republiky

(dopravce GW Train Regio a.s.) v měně CZK nebo PLN,

za úsek na území Polska (dopravce Przewozy Regionalne) pouze v PLN.

Nabízené slevy a smluvní podmínky jsou uvedeny na internetových stránkách

dopravců, u průvodčích a jejich stručné znění je umístěno ve vozidlech.

Při jízdě ve směru z ČR do Polska platí jízdenka vydaná na státní hranici

(tj. do tarifního bodu Harrachov st.hr.) až do stanice Szklarska Poręba Jakuszyce.

Při jízdě ve směru z Polska do ČR platí jízdenka vydaná na státní hranici

(tj. do tarifního bodu Szklarska Poręba Jakuszyce gr.p.) až do stanice Harrachov.

Na odcinku Kořenov-Harrachov obviňuje tarif IDOL.

Na teréne Czech obviňuje tarif dopravce GW Train Regio.

Na teréne Polski obviňuje tarif dopravce Przewozy Regionalne.

Oplat za připojení mezinárodních odcinků na teréne Czech

(průvodník GW Train Regio) možná dokonyvat v valucie CZK lub PLN,

natomiast za odcinek znajdujący się na teréne Polski (průvodník Przewozy

Regionalne) tylko w PLN.

Oferowane zniżki i warunki umowy znajdują się na stronach internetowych

przewoźników, informacje o nich udzielane są przez konduktorów a krótki opis

został umieszczony także w pojazdach.

Bilet wydany do punktu Harrachov st.hr. jest ważny przy kursie z Czech do Polski

aż do stacji Szklarska Poręba Jakuszyce. Bilet wydany do punktu Jakuszyce Gr.

jest ważny przy kursie z Polski do Czech aż do stacji Harrachov.

Úsek / Odcinek	Cena obyčejného jízdného / Cena dla normalnej taryfy
Kořenov – státní hranice/granica państwa <i>Při jízdě ve směru z ČR do Polska jízdenka platí až do stanice S.Poręba Jakuszyce. Przy kursie z Czech do Polski bilet jest ważny do stacji S.Poręba Jakuszyce.</i>	14,- Kč nebo/lub 2,60 PLN
Harrachov – státní hranice/granica państwa <i>Při jízdě ve směru z ČR do Polska jízdenka platí až do stanice S.Poręba Jakuszyce. Przy kursie z Czech do Polski bilet jest ważny do stacji S.Poręba Jakuszyce.</i>	11,- Kč nebo/lub 2,00 PLN
Szklarska Poręba Jakuszyce – Szklarska Poręba Górna nebo/lub Szklarska Poręba Huta	4,40 PLN
Szklarska Poręba Jakuszyce – granica państwa/státní hranice <i>Při jízdě ve směru z Polska do ČR jízdenka platí až do stanice Harrachov. Przy kursie z Polski do Czech bilet jest ważny do stacji Harrachov.</i>	4,40 PLN
Szklarska Poręba Górna nebo S.Poręba Huta – granica państwa/státní hranice <i>Při jízdě ve směru z Polska do ČR jízdenka platí až do stanice Harrachov. Przy kursie z Polski do Czech bilet jest ważny do stacji Harrachov.</i>	5,30 PLN

Cena za přepravu jízdního kola / Oplata za przewóz roweru:

- na území ČR / na teréne Czech: 15 Kč nebo/lub 2,80 PLN - na území Polska/na teréne Polski: 7 PLN

Uznávané síťové jízdenky / Uznane bilety sieciowe:

Na úseku / Na odcinku

Kořenov – Szklarska Poręba Górna

- EURO-NEISSE / EURO-NYSA / LIBNET+
- Bilet Turystyczny+CD
- CD - Skupinová víkendová jízdenka +Polsko
- CD - Celodenní jízdenka +Polsko

Na úseku / Na odcinku

Kořenov – Harrachov st. hr. (Jakuszyce)

- CD - Skupinová víkendová jízdenka
- CD - Celodenní jízdenka
- Czechy+

Na úseku / Na odcinku

Szklarska Poręba Górna – Jakuszyce Gr. (Harrachov)

- Bilet Turystyczny
- REGIOkarnet

1.3.7 STRUKTURA PODRÓŽNYCH

Průvozník GW Train Regio przeprowadza co roku badania dotyczące zadowolenia podróżnych. Od 2012 roku w ramach tego badania ujęte są także analizy struktury podróżnych, którzy korzystają z linii kolejowej Kořenov – Szklarska Poręba Górna. Badania przeprowadzane są w szczególności wśród podróżnych na czeskim odcinku linii kolejowej (w języku czeskim).

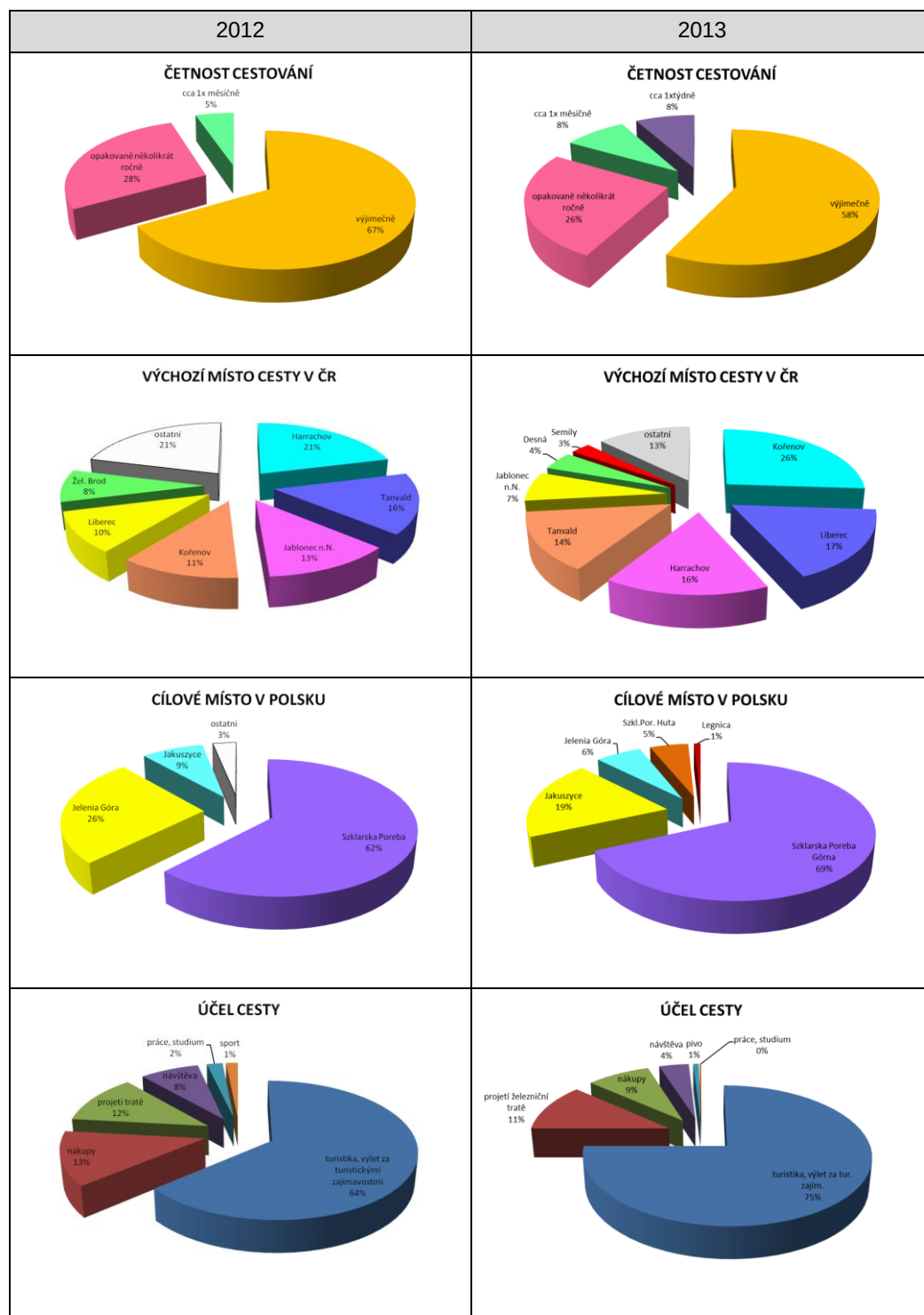
Možna zakládat, že v 2013 roku na strukturu podróżnych wpłynęło długoterminowe wyłączenie linii bez wprowadzenia zastępczej komunikacji autobusowej na odcinku Szklarska Poręba Góra – Jelenia Góra.

Struktura podróżnych według badań w latach 2012 i 2013:

2012	2013
------	------

Komentář [KK3]: CZĘSTOTLIWOŚĆ
PODRÓŻY
ok. 1x w miesiącu
kilka razy w roku
wyjątkowo

MIEJSCE WYJAZDU W RCZ
inne



Žródlo: badania zadowolenia podróżnych przeprowadzane przez przewoźnika GW Train Regio a.s.

Komentář [KK4]: MIEJSCE DOCELOWE W POLSCE

CEL PODRÓŻY
sport

turystyka, wycieczka do atrakcji
turystycznych

zakupy

przejażdżka tą linią

odwiedziny

praca, nauka

sport

1.3.8 POPYT PODRŮŽNÝCH

Popyt podrůžnych charakteryzuje się ogromnymi wahaniami sezonowymi. Największe zainteresowanie jest w sezonie letnim, szczególnie w sierpniu. W porównaniu ze słabymi pod tym względem miesiącami poza sezonem duże zainteresowanie odnotowywane jest także w sezonie zimowym (od stycznia do marca). Bardzo specyficzny jest przełom kwietnia i maja, gdy z powodu długiego weekendu majowego w Polsce – 1 i 3 maja są dniami wolnymi od pracy – co roku w tym okresie można obserwować bardzo wyraźny wzrost popytu w porównaniu z okresem wcześniejszym i późniejszym.

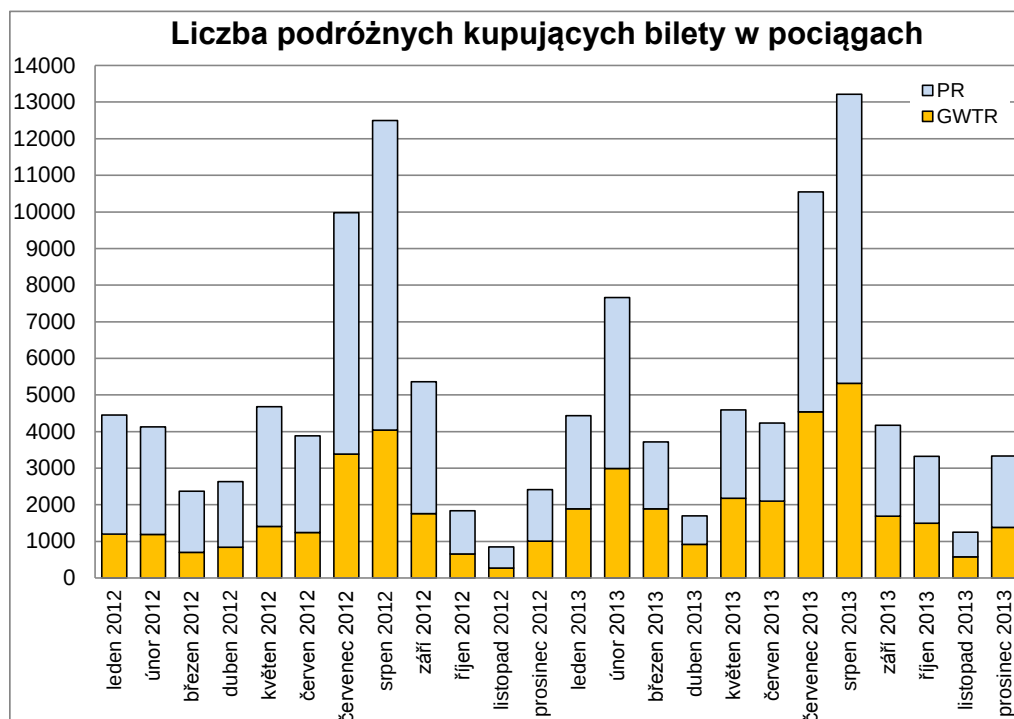
Umieszczony poniżej wykaz przedstawia liczbę podrůžnych, którzy dokonali zakupu biletu u konduktora w poszczególnych miesiącach (za okres, w którym odprawy dokonuje personel GW Train Regio). Liczba podrůžnych, których odprawa miała miejsce w pociągach, nie pokrywa się z liczbą osób przewożonych. Podrůžni jadący przez granicę państwa dalej niż do pierwszej zagranicznej stacji kupowali dwa bilety, natomiast podrůžni z biletami zakupionymi w kasach biletowych, w pociągach nawiązujących oraz podrůžni z biletami sieciowymi nie są w tej statystyce ujęci.

Liczba podrůžnych z biletami zakupionymi w pociągach:

Okres	Bilety GWTR	Bilety PR	Okres	Bilety GWTR	Bilety PR
styczeń 2012	1197	3258	styczeń 2013	1890	2542
luty 2012	1187	2943	luty 2013	2991	4671
marzec 2012	698	1669	marzec 2013	1893	1825
kwiecień 2012	839	1796	kwiecień 2013	915	780
maj 2012	1406	3272	maj 2013	2177	2410
czerwiec 2012	1243	2638	czerwiec 2013	2096	2139
lipiec 2012	3388	6586	lipiec 2013	4536	6014
sierpień 2012	4039	8459	sierpień 2013	5315	7903
wrzesień 2012	1760	3599	wrzesień 2013	1689	2481
październik	653	1186	październik 2013	1498	1823

2012					
listopad 2012	271	579	listopad 2013	573	676
grudzień 2012	1003	1413	grudzień 2013	1385	1945

Žródlo: Sprawozdania przewoźnika GW Train Regio a.s. dotyczące realizacji Umowy o zobowiązaniu w zakresie usługi publicznej za poszczególne miesiące



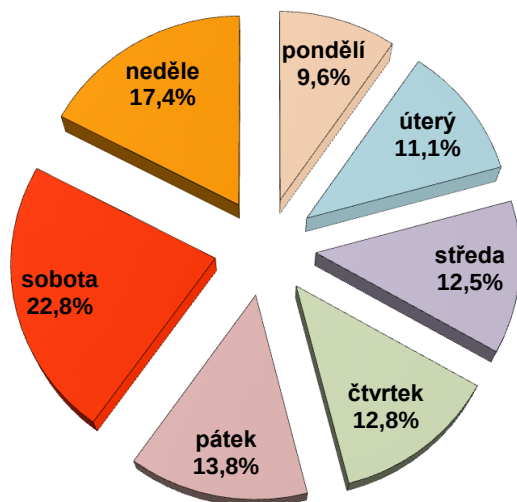
Žródlo: Sprawozdania przewoźnika GW Train Regio a.s. dotyczące realizacji Umowy o zobowiązaniu w zakresie usługi publicznej za poszczególne miesiące

Pochodną liczby podróżnych kupujących bilety u konduktorów jest także udział podróżnych przypadających na poszczególne dni tygodnia:

Komentář [KK5]: Udział podróżnych według dni tygodnia

poniedziałek
wtorek
środa
czwartek
piątek
sobota
niedziela

Podíl cestujících podle dnů v týdnu



Žródlo: dane z mobilnych kas biletowych GW Train Regio a.s.

1.3.9 WPROWADZENIE POCIĄGÓW NADZWYCZAJNYCH

W minionym okresie na linii wprowadzono pociągi nadzwyczajne w związku z ważnymi wydarzeniami sportowymi, odbywającymi się w Jakuszycach (Puchar Świata w narciarstwie klasycznym, Bieg Piastów) i w Harrachovie (loty narciarskie).

W większości przypadków w czasie tych imprez komunikację organizowano tak, że regularne kursy pociągów GW Train Regio/Przewozy Regionalne przejęła zastępcza komunikacja autobusowa, a dla osób uczestniczących w wydarzeniach sportowych przeznaczono specjalne pociągi przewoźnika Koleje Dolnośląskie.

Wykorzystanie specjalnych pociągów było bardzo różne – w zależności od rangi imprezy, pogody i innych czynników.

Przewoźnik GW Train Regio (we współpracy z przewoźnikiem Przewozy Regionalne) zapewniał wzmocnienie pociągów oraz wprowadzenie specjalnych pociągów przy okazji organizacji MŚ w lotach narciarskich w Harrachovie w marcu 2014 roku. W dniach, w których spodziewano się największego ruchu podróżnych, pociągi miały kursować w

składach pięć wagonów (810+Btax+810+Btax+810). Niektóre połączenia były tylko między stacjami Szklarska Poręba Górna – Jakuszyce (skąd zapewniona była wahadłowa komunikacja autobusowa do centrum Harrachova), na tym odcinku pociągi jeździły co czterdzieści minut. Praktyka pokazała, że taki model transportu jest pod względem technicznym i technologicznym możliwy do zrealizowania. Popyt podróżnych nie był duży ze względu na niekorzystną pogodę i zmianę programu zawodów.

Na opisywanej linii w 2012 roku wprowadzono też pociągi nadzwyczajne w postaci składów zabytkowych z lokomotywą parową z okazji 110-lecia linii kolejowej. Pociągi te oraz program towarzyszący cieszyły się ogromnym zainteresowaniem. Organizacja tego typu wydarzeń będzie również w przyszłości bardzo dobrym uzupełnieniem ruchu regularnych pociągów oraz promocją transportu kolejowego.

2 CZĘŚĆ ROBOCZA

Grupa ekspertów w ramach realizacji projektu spotkała się na trzech całodziennych i jednym dwudniowym warsztacie w miejscowości Hejnice. Na każde spotkanie byli zapraszani również specjaliści - pracownicy firm, które zapewniają utrzymanie drogi lub połączenie transportowe. Tematem warsztatów było szczegółowe omówienie poszczególnych obszarów transportu. Z każdego spotkania został sporządzony szczegółowy protokół, który został przetłumaczony na język polski. Najważniejsze wystąpienia stanowią podsumowanie rozdziału Część robocza.

2.1 NEGOCJACJE UMÓW

Grupa ekspertów, która zajmuje się negocjowaniem umów, składa się ze specjalistów - pracowników poszczególnych organizacji i spółek, wydział transportu KÚLK, KORID LK spol. s r.o., i UMWD.

2.1.1 OPIS AKTUALNYCH POSTANOWIEŃ UMOWNYCH

Dnia 29 czerwca 2010 Liberecký kraj – zamawiający, zawarł umowę na usługi publiczne z przewoźnikiem VIAMONT a.s. (obecnie GW Train Regio a.s.). Umowa o świadczenie usług publicznych w kolejowym transporcie osobowym w celu zapewnienia podstawowej obsługi transportowej w części regionu Liberecký kraj poprzez określone działania na torach kolejowych numer 036 na odcinku Kořenov – Harrachov – granica państwa nr OLP/1325/2010 (VIA/SOS/3100/10/025).

Początkowo termin uruchomienia transportu został ustalony na 1 lipca 2010. Przewoźnik na podstawie umowy ma obowiązek zawrzeć z przewoźnikiem po polskiej stronie Umowę o współpracy w transgranicznym kolejowym transporcie osobowym na przejściu granicznym Harrachov – Jakuszyce przy zapewnieniu kolejowego transportu osobowego na odcinku Kořenov – Harrachov – Jakuszyce – Szklarska Poręba – Jelenia Góra. Umowa zawiera tymczasowe ustalenia, według których jeśli przewoźnik nie będzie dysponował składem o wymaganym standardzie w terminie uruchomienia usługi transportowej, ma prawo użyć składu o niższym standardzie, jednak wymagany skład musi zostać wdrożony najpóźniej w Rozkładzie Jazdy 2010/2011, zaś składy prowadzone przez lokomotywę o niższym standardzie nie będą jechały jako bezpośrednie na odcinku Kořenov – Jelenia Góra (dalej „JG”), ale wyłącznie do stacji Szklarska Poręba Górna (dalej „SPG”). Ten stan trwa do dziś i zostanie zachowany co najmniej do grudniowej zmiany rozkładu jazdy w roku 2015, kiedy po czeskiej stronie kończy się podstawowa część umowy z aktualnym przewoźnikiem.

2.1.2 USTAWODAWSTWO

2.1.2.1 REPUBLIKA CZESKA

Umowa została zawarta w trybie bezpośredniego zlecenia zgodnie z ustawą nr 266/1994 Sb. [Sb: *Sbírka zákonů*- czeski *Dziennik Ustaw*] o kolejach, Ogłoszeniem 241/2005 Sb. o możliwych do wykazania stratach w publicznym kolejowym transporcie osobowym oraz o

zapewnieniu równoległego publicznego transportu osobowym a także zgodnie z Rozporządzeniem (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczącym usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylającym rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 oraz (EWG) nr 1107/70.

2.1.2.2 RZECZPOSPOLITA POLSKA

Obecnie jest zawarta 3-letnia umowa ramowa z przewoźnikiem Przewozy Regionalne Sp. z o.o., która wygasa 31.12.2014, poza tym co roku zawierana jest umowa szczegółowa uściślająca przede wszystkim finansowanie. Obecnie jest przygotowywana umowa ramowa na kolejne 3 lata (2015 – 2017). Dłuższy okres zawieranej umowy byłby problematyczny, bez względu na zwyczaje przyjęte w przepisach Unii Europejskiej.

2.1.3 CEL UMOWY

Umowa służy zapewnieniu publicznego transportu osobowego w regionie w ramach zapewniania podstawowych usług transportowych i obowiązku pełnienia służb publicznych na linii kolejowej nr 036 na odcinku Kořenov – Harrachov – granica państwa, który stanowi część bezpośredniego połączenia kolejowego Kořenov – JG, które jest zapewniane po polskiej stronie przez przewoźnika Przewozy Regionalne Sp. z o.o. Dolnośląski Zakład Przewozów Regionalnych na podstawie umowy z Ministerstwem Infrastruktury w Warszawie. W celu zaspokojenia potrzeb komunikacyjnych mieszkańców i odwiedzających ten region oraz dla zapewnienia zrównoważonego rozwoju danego obszaru i dostatecznej obsługi transportowej (również ze społecznej i ekologiczno-politycznej perspektywy oraz ze względu na planowane zagospodarowanie dużych terenów na wyżej wspomnianym odcinku linii kolejowej) powinien zostać zapewniony atrakcyjny publiczny transport kolejowy w regionie.

2.1.4 ZMIANY W UMOWACH

Umowa dla Republiki Czeskiej liczy obecnie 5 zmian, które są przede wszystkim reakcją na warunki transportu. W przygotowywanej polskiej umowie ramowej na okres 2015-2017 w dalszym ciągu można zachować postanowienia, że czeski przewoźnik nie został wyszczególniony, dzięki czemu w prosty sposób od zmiany rozkładu w grudniu 2015 współpracującym czeskim przewoźnikiem mogą zostać České dráhy, a.s., które zapewnią wymagane składy i ewentualną obsługę na polskim odcinku. Przewozy Regionalne Sp. z o.o. Dolnośląski Zakład Przewozów Regionalnych stałyby się na polskim odcinku wykonawczym lub współpracującym przewoźnikiem dla spółki České dráhy, a. s.

W umowie zawarte jest również prawo opcji od zmiany rozkładu jazdy w grudniu 2015 do zmiany w rozkładzie w grudniu 2019, z tym, że decyzja o wykorzystaniu prawa opcji zostanie przekazana przewoźnikowi najpóźniej na 10 miesięcy przed końcem okresu obowiązywania umowy (czyli mniej więcej na początku lutego 2015).

2.1.5 ZAMÓWIONE USŁUGI

2.1.5.1 REPUBLIKA CZESKA

- a) Pociągi publicznego regionalnego kolejowego transportu osobowego linia kolejowa nr 036 na odcinku Kořenov - Harrachov – granica państwa;
- b) Zakres zamówionych usług jest corocznie określany w aneksie do umowy, który jest zawierany na następny rok kalendarzowy; zakres zamówienia omawiany jest w zgodzie z polskim zamawiającym – UMWD (Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego);
- c) Zmiana zakresu zamówionych usług transportowych w okresie obowiązywania rozkładu jazdy może się zmienić maksymalnie o 20%, zgodnie z umową bez zwiększania zapotrzebowania na zapewnienie pojazdów kolejowych i za cenę dodatkowej usługi transportowej (wyraźnie niższą niż w umowie podstawowej)
- d) W przypadku większych zmian w zamówieniu (o ponad 20% lub przy zwiększonym zapotrzebowaniu na pojazdy) rekompensata zostanie zwiększona o zgodne z prawem koszty dodatkowe;
- e) Zmiany powstałe w ciągu roku powinny być jak najmniejsze i być wprowadzane za zgodą polskiej strony

2.1.5.2 RZECZPOSPOLITA POLSKA

- a) Pociągi publicznego regionalnego transportu osobowego na linii kolejowej nr 251 na odcinku SPG – granica państwa;
- b) Zakres zamówionej usługi jest co roku określany w umowie szczegółowej (w nawiązaniu do zawartej 3-letniej umowy ramowej).

2.1.6 JAKOŚĆ DOSTARCZANYCH USŁUG TRANSPORTOWYCH

2.1.6.1 REPUBLIKA CZESKA

- a) Wymagania dotyczące jakości składów zostały zdefiniowane w umowie, ale do realizacji usług są wykorzystywane składy niższej jakości niż zakładał zamawiający;
- b) Obowiązek niezawodności w zapewnieniu składów na co najmniej 98% przez okres trwania rozkładu jazdy i 96% w miesiącu kalendarzowym;
- c) Obowiązek dokładności oferowanych usług na co najmniej 94% przez okres trwania rozkładu jazdy i 90% w miesiącu kalendarzowym;

- d) Obowiązek utrzymywania wytyczonych połączeń wiązanych na stacji kolejowej Kořenov w co najmniej 96% przez okres trwania rozkładu jazdy i 92% w miesiącu kalendarzowym.

2.1.6.2 RZECZPOSPOLITA POLSKA

- a) Wymagania dotyczące jakości składów są zdefiniowane w umowie, jednak składy muszą spełnić także polskie wymagania przewozowe (musi je zaakceptować Urząd Transportu Kolejowego);
- b) W umowie są zawarte sankcje za opóźnienia i za ewentualne niedotrzymanie ustalonego układu wagonów.

2.1.7 WYSOKOŚĆ KOMPENSATY

2.1.7.1 REPUBLIKA CZESKA

- Wysokość ustalona na podstawie zakresu usług i ceny jednostkowej za usługę transportową. Zakres usług i cena usługi transportowej na aktualny rok kalendarzowy jest ustalana w formie aneksu do umowy;
- Prawo stron umowy do zmiany ceny usługi transportowej – cena jest zmieniana na podstawie indeksu Czeskiego Urzędu Statystycznego (ČSÚ) z uwzględnieniem zmian w podatkach, wysokości opłat za transport, zmian w organizacji obsługi terenu przez zamawiającego lub jeśli nie zostanie zmieniona taryfa w odniesieniu do inflacji;
- Kwartalna wypłata kompensaty (¼ kwoty rocznej) płatna „z góry”. Przychody stanowią dochód przewoźnika i należą do niego (zasada „netto” umowy).

2.1.7.2 RZECZPOSPOLITA POLSKA

- UMWD pokrywa kompensatę przewoźnikowi PR (która może być upubliczniona), przewoźnikowi GW TR wypłaca karę umowną (bez opłaty za przejazd), której wysokość jest kwestią handlową między przewoźnikami i nie jest jawna.

2.1.8 TARYFY

2.1.8.1 REPUBLIKA CZESKA

- a) Taryfę wyznacza zamawiający. Jako aktualna, obowiązuje taryfa IDOL, poza obszarem IDOL i w szczególnych przypadkach za zgodą zamawiającego akceptowalna jest taryfa przewoźnika;
- b) Przewoźnik jest zobowiązany zaakceptować opłaty transportowe wszystkich pozostałych przewoźników, zapewniających kolejowy transport osobowy na podstawie umowy ZVS/VSvPC z założeniem, że zostanie zawarta umowa o wyrównaniu utargów, w przeciwnym razie ma obowiązek odprawy przy przesiadce bez dopłaty.

2.1.8.2 RZECZPOSPOLITA POLSKA

- a) Przewoźnik akceptuje taryfy PR, tak jak wymagają ich PR.

2.1.9 CZAS TRWANIA

2.1.9.1 REPUBLIKA CZESKA

- a) Od uruchomienia transportu (najwcześniej od dnia 01.07.2010, w aneksie do umowy zmieniono ten termin na 28.08.2010) do zmiany rozkładu jazdy w grudniu 2015;
- b) Prawo opcji od zmiany rozkładu jazdy w grudniu 2015 do zmiany rozkładu jazdy w grudniu 2019 z tym, że decyzja o wykorzystaniu prawa opcji zostanie ogłoszona przewoźnikowi najpóźniej na 10 miesięcy przed końcem okresu objętego umową (czyli mniej więcej na początku lutego 2015).

2.1.9.2 RZECZPOSPOLITA POLSKA

- a) Obecnie obowiązuje umowa ramowa na okres 2012-2014, w przygotowaniu jest nowa na okres 2015-2017 (opisana wyżej).

Zakres zamówionych usług i wysokość rekompensat w Czechach i w Polsce				
Okres	Zakres zamówionych usług (pociągokilometr)	kompensata (CZK)	Cena usługi transportowej (CZK/pociągokilometr)	Cena dodatkowych usług transportowych (CZK/pociągokilometr)
REPUBLIKA CZESKA				
Zakładane rozpoczęcie transportu 1.7. 2010 (pierwotne obliczenia od 1. 7. 2010 do 31. 12. 2010)	10 614	2 097 322	197,60	96,82
Uruchomienie transportu 28. 8. 2010 (kalkulacja na okres od 28. 8. 2010 do 31. 12. 2010)	4 496	1 269 868	282,44	141,22
Od 1. 1. 2011 do 31. 12. 2011	10 684	3 292 259	308,15	98,80
Od 1. 1. 2012 do 31. 12. 2012	6 650	1 743 809	262,21	103,00
Od 1. 1. 2013 do 31. 12. 2013	14 431	3 345 045	231,79	98,50
Od 1. 1. 2014 do 31. 12. 2014	14 871	3 384 473	227,59	94,60
POLSKA				
Okres	Zakres	Kompensa	Cena	Cena

Zakres zamówionych usług i wysokość rekompensat w Czechach i w Polsce				
	zamówionych usług (pociągokilometr)	ta (ZŁ)	usługi transportowej (ZŁ/pociągokilometr)	dodatkowych usług transportowych (CZK/pociągokilometr)
Zakładane rozpoczęcie transportu 1.7. 2010 (pierwotne obliczenia od 1. 7. 2010 do 31. 12. 2010)				
Uruchomienie transportu 28. 8. 2010 (kalkulacja na okres od 28. 8. 2010 do 31. 12. 2010)				
Od 1. 1. 2011 do 31. 12. 2011				
Od 1. 1. 2012 do 31. 12. 2012				
Od 1. 1. 2013 do 31. 12. 2013				
Od 1. 1. 2014 do 31. 12. 2014				

2.1.10 PROPOZYCJA PRZYSZŁYCH ROZWIĄZAŃ W UMOWACH, DEFINICJA WARUNKÓW

2.1.10.1 REPUBLIKA CZESKA

- a) Utrzymanie aktualnego stanu – wykorzystanie opcji według umowy z GW Train Regio a.s.;
- i. Najłatwiejsze, jednak nie zezwala na uruchomienie bezpośrednich połączeń Liberec – SPG;
- ii. Kwestia czasu trwania, na jaki może zostać przedłużona umowa – odpowiednio skoordynować ze stroną polską (do końca roku 2017);
- iii. Konieczna decyzja, jeśli to możliwe, już przed końcem 2014 r.
- b) Obsługę połączeń transgranicznych od 13.12.2015 przejmie spółka České dráhy, a.s. (ČD);
- i. Rozwiązuje wspólny interes LK i WD uruchomienia bezpośrednich połączeń na trasie Liberec – SPG;
- ii. Konieczność rozwiązania poprzez umowę – najłatwiejsze wydaje się podpisanie aneksu do umowy o JHŽ [Jizerskohorská železnice] (dołączony zostanie odcinek Harrachov – Harrachov, gr. państwa na linii L1), jeśli to możliwe do końca 2014 r.;

- iii. ČD muszą zapewnić we współpracy z PR zatwierdzenie składów typu 840 na potrzeby transportu na odcinku Harrachov, gr. państwa – SPG (homologacja w polskim UTK), wygląda na to, że nie wystarczy samo wprowadzenie do systemu menadżera infrastruktury (które obecnie już zostało przeprowadzone);
- iv. ČD musi mieć do dyspozycji i być w stanie zapewnić dostateczną ilość składów typu 840 zdolnych do przewozu również w celu pokrycia zwiększonego zapotrzebowania na transport, szczególnie w sezonie turystycznym, w czasie świąt i „długich weekendów” w Czechach i w Polsce oraz według aktualnie panującej pogody (niedopuszczalne jest, żeby na odcinku Harrachov – Szklarska Poręba wdrażać obecne praktyki częstego skracania składów ČD na linii L1, które prowadzą do przepełniania pociągów a także do sytuacji, w której niemożliwe jest zabranie wszystkich podróżujących, co z kolei tworzy negatywny odbiór transportu kolejowego w oczach opinii publicznej)
- v. ČD musi zapewnić prenotyfikację możliwości transportu składów typu 840 (zakupionych ze wsparciem funduszy europejskich) również na odcinku poza obszarem NUTS II Północny-wschód, tj. odcinek Harrachov, granica państwa – SPG;
- vi. ČD musi ustalić z PR warunki współpracy handlowej na odcinku Harrachov, granica państwa – SPG, któreby przejadły składy ČD z personelem ČD (w tym odprawa podróżujących) pod licencją przewoźnika kolejowego PR. Warunki będą zależeć także od tego, czy będzie konieczność podstawienia dodatkowych składów;
- vii. UMWD uwzględni w umowie ramowej z PR na okres 2015-2017 możliwość zmiany współpracującego przewoźnika po stronie czeskiej (nie będzie on wymieniony z nazwy);
- viii. Przedłużenie dotychczasowej umowy o współpracy między LK i WD – zamiast do 2019 roku (kiedy kończy się „trwałość”) aż do roku 2026 (kiedy kończy się umowa ČD na obsługę linii Jizerskohorské železnice), a także w ramach zmian do tej umowy rozwiąże kwestię wymaganej gwarancji usługi w ramach służb publicznych dla składów zakupionych z pomocą programu dotacyjnego EU (RPO).

2.1.10.2 POLSKA

- a) Zachowanie obecnego stanu – współpraca PR z GW Train Regio a.s.;
- i. Stronie polskiej nie odpowiada brak bezpośrednich połączeń SPG – Liberec, trudności sprawia także obrona udzielonego wsparcia finansowego w formie dotacji w momencie, kiedy chodzi o tak krótką relację kolejową (tylko SPG – Harrachov).
- b) **Rolę współpracującego czeskiego przewoźnika przejmie od 13.12.2015 spółka ČD;**
 - i. Strona polska zgadza się na propozycję (w związku z bezpośrednimi połączeniami SPG – Liberec) i akceptuje ją, jeśli ze strony PR nie zostaną wobec UMWD wystosowane wyższe roszczenia o wsparcie dotacyjne;

- ii. UMWD uwzględni w umowie ramowej z PR na okres 2015-2017 możliwość zmiany współpracującego przewoźnika po stronie czeskiej (nie będzie on wymieniony z konkretnej nazwy);
- iii. Rozwiąże kwestię odprawy podróżnych w pociągach ČD na terenie Polski – odprawa wg wewnątrzpaństwowej taryfy (Jakuszyce – SPG), w PLN, komunikacja w języku polskim, kwestia oprogramowania w kasach (POP), księgowanie...

2.2 POSTANOWIENIA WS. TARYFY

Grupa ekspertów zajmująca się ustaleniem taryfy pracowała w składzie: Andrzej Piech – Przewozy Regionalne, Stanislav Lešák – GWTR, Jaroslav Kadlec – KORID LK. W wyniku obrad powstała propozycja, która mogłaby zacząć obowiązywać już 1. 1. 2015.

2.2.1.1 PROPOZYCJA CEN BILETÓW NA TRASIE

Uruchomienie transgranicznego biletu z dniem 1. 1. 2015 i wprowadzenie nowych zasad postępowania w ramach taryfy znajdą się w umowie między przewoźnikami GWTR i PR. Proponowana cena biletów na trasie Kořenov – Harrachov – Szklarska Poręba Górna:

Relacja	Podstawowe ceny biletów		Ceny biletów dla dzieci w wieku 6-15 lat	
	CZK	PLN	CZK	PLN
Harrachov - Jakuszyce	20,- CZK	3,00 PLN	10,- CZK	1,50 PLN
Harrachov - Szklarska Poręba (Górna nebo Huta)	40,- CZK	6,00 PLN	20,- CZK	3,00 PLN
Kořenov - Jakuszyce	30,- CZK	4,50 PLN	15,- CZK	2,25 PLN
Kořenov - Szklarska Poręba (Górna nebo Huta)	50,- CZK	7,50 PLN	25,- CZK	3,75 PLN

- Koszty na zaplanowanie zmian taryfowych (zgodnie z ofertą ODP-software z roku 2013 do 200.000,- CZK) zostaną ujęte w kosztach za pociągokilometr na terenie PL i CZ, odpowiednio dla PR i LK;
- Transgraniczny bilet będzie w pierwszym etapie wprowadzony dla 4 relacji między punktami taryfowymi SPG – Kořenov;
- Zakres obecnie uznawanych biletów sieciowych (np. LibNet+, Bilet turystyczny+Czechy, bilet grupowy w weekendy+Polska, ...) zostanie zachowany;
- Granica wieku dzieci (jeżdżących za darmo/ze zniżką 100% od 0 do 6 lat; 50% zniżka dla dzieci od 6 do 15 lat). Dzieciom do lat 6 będą wydawane bilety o wartości 0;
- Możliwość odprawy do i z punktu taryfowego granica państwa na bilety wewnątrzpaństwowe zostanie zachowana (w przypadku kombinacji niektórych typów zniżek lub przejazdu bezpłatnego w jednym z krajów) pod warunkiem, że podróżujący będzie musiał mieć ważny bilet na całą trasę, tj. również odcinek od granic państwa do pierwszej stacji;
- Udziały ze sprzedaży biletów między przewoźnikami – określenie udziałów, bez dodatkowych prowizji w zależności od sprzedającego;

- g) Waluta przytoczonej ceny biletu – w kierunku PL-> CZ waluta PLN (sprzedaż możliwa w PLN i CZK funkcja kantoru zaprogramowana w urządzeniu do sprzedaży); w kierunku CZ->PL waluta CZK (sprzedaż możliwa w CZK i PLN). Problem biletów powrotnych – istnieją następujące możliwości:
 - i. Przyjąć walutę i udziały na podstawie biletu w jedną stronę (TAM);
 - ii. Przyjąć walutę na podstawie kierunku TAM i w backoffice zapewnić podział według zasad biletów jednokierunkowych (bilety powrotne dzieliłyby się na dwa niezależne zapisy w raportach biletowych)
 - iii. Przy zakupie biletu powrotnego na trasie transgranicznej zostałyby wydrukowane dwa bilety jednokierunkowe;
- h) Zasady przewozu rowerów pozostaną w stanie niezmienionym (odprawa na stacji granica państwa jest aktualna do najbliższej stacji za granicą, określone opłaty uiszcza się przewoźnikowi, z którego terenu podróżujący z rowerem został odprawiony);
- i) Kurs walut na potrzeby podziału dochodów z biletów między przewoźnikami przyjmuje się na dzień wystawienia faktury po upływie danego okresu;
- j) Ustalenie szczegółów związanych z wdrożeniem zmian taryfowych w bilecie transgranicznym z powodów technicznych i niezbędnego zaprogramowania jest konieczne do 31.10.2014. Decyzja o cenach na określonych relacjach biletu transgranicznego, podstawowe zasady odprawy taryfowej i podział dochodów z biletów na określone relacje między przewoźnikami należy ustalić do 30.06.2014;
- k) GWTR zaproponuje i przekaże PR zmiany w tekście umowy między przewoźnikami;
- l) PR musi sprawdzić, kto po stronie polskiej będzie ostatecznie podejmował decyzje o parametrach biletu transgranicznego (Oddział Wrocław PR, centrala PR w Warszawie czy UMWD). Podstawowa sprzeczność dotyczy ustalenia wysokości cen za bilety na określonych odcinkach transgranicznych i występuje wyłącznie na najkrótszym odcinku Harrachov – Szkl. Poręba Jakuszyce (propozycja PR to 5,40 PLN/34,- CZK, propozycja KORID LK 3,- PLN/ 20,- CZK). Konieczne jest rozwiązanie konfliktu, ponieważ według opinii KORID LK wysoki koszt biletu na tym odcinku może oznaczać znaczący wpływ podróży;
- m) PR deklaruje, że do 10. 06. 2014 przekaże informacje dot. zajętych stanowisk wobec wyżej wymienionych punktów.

2.2.1.2 WPROWADZANIE ZMIAN TARYFOWYCH

Stanowisko PR wobec zaproponowanych wyżej zmian jest takie, że zmiany byłyby możliwe do realizacji po ostatecznym rozwiązaniu kwestii technicznych. Problematyczna jest wysokość kosztów przystosowania narzędzi służących do odprawy w sytuacji, w której nie ma decyzji w kwestii przyszłości i współpracującego od grudnia 2015 przewoźnika.

Niecelowym byłoby ponoszenie kosztów finansowych na przystosowanie oprogramowania od 1.1.2015 w momencie, w którym nie wiadomo, kto będzie przewoźnikiem w Republice Czeskiej i czy ten model nadal będzie funkcjonował także w 2016 roku.

Z przytoczonego wyżej powodu termin wdrożenia omawianej zmiany taryfowej został przesunięty do zmiany rozkładów jazdy w grudniu 2015, ewentualnie do 1.1.2016.

2.3 ROZKŁADY JAZDY

Grupa robocza „Rozkłady jazdy” pracowała w składzie: Otto Pospíšil, Pavel Blažek, Václav Gebouský (wszyscy z KORID LK), Viktor Liška (wydział transportu KÚ LK) Pavel Jaško (GWTR), Krzysztof Bańkowski (UMWD). W wyniku obrad grupy roboczej powstał opis stanu obecnego, propozycja na okres od 2016 r. i opis warunków, które należy spełnić, żeby osiągnąć zaproponowane cele.

2.3.1 OBECNY STAN

W okresie opracowania projektu obowiązuje GVD [*grafik transportu kolejowego*] 2013/2014 w którym relacja Liberec – Szklarska Poręba Górna jest podzielona na odcinki Liberec – Kořenov (Harrachov)¹ i odcinek Kořenov (Harrachov) – Szklarska Poręba Górna. W tym momencie nie ma w ofercie bezpośredniego połączenia z Liberca do Szklarskiej Poręby.

Koncepcja transportu zależy od możliwości jakie daje infrastruktura. Na trasie 036 na odcinku Liberec – Tanvald – Harrachov mogą jeździć składy w 40 minutowych odstępach (oraz ich wielokrotnościach). Na kolejnym odcinku Tanvald – Harrachov ze względów technologicznych (wliczając technologię dostępną na stacjach) według GVD 2013/14 nie wypuszcza się składów w regularnych odstępach. Mimo to, możliwe jest nawiązywanie relacji łączonych na trasie Kořenov (Harrachov) – Szklarska Poręba w około 2-godzinowych odstępach (działa 6 par pociągów, z czego 3 pary są całoroczne i 3 pary sezonowe).

Liberecký kraj bierze pod uwagę, że w latach 2014 i 2015 na linii 036 odbędzie się remont, który umożliwi ruch pociągów na odcinku Liberec – Tanvald w odstępach co 30 minut (i ich wielokrotnościach) a na odcinku Tanvald - Harrachov w odstępach co 60 minut (i ich wielokrotnościach).

W kolejnych podrozdziałach opisane zostały warianty konstrukcji GVD z uwzględnieniem przygotowywanego remontu linii 036.

2.3.2 MOŻLIWOŚCI KONSTRUKCJI ROZKŁADU JAZDY

W ramach przygotowanych wariantów celem jest jak najszerza realizacja warunku utworzenia bezpośredniego połączenia z Liberca do Szklarskiej Poręby:

1 Odcinek jest częścią Jizerskohorské železnice (JHŽ), przewoźnik České dráhy, a.s. zapewnia transport na tym odcinku na podstawie przetargu

- a) Bezpośrednie pociągi linii Jizerskohorská železnice (JHŽ) w podstawowych, 2-godzinnych odstępach GVD²;
- b) Pierwszy pociąg z Liberca i ostatni do Liberca bezpośrednio, reszta z przesiadką w Harrachovie;
- c) Warianty z przesiadką pomiędzy wszystkimi pociągami:
 - i. przesiadka w Tanvadle;
 - ii. przesiadka w Kořenovie;
 - iii. przesiadka w Harrachovie;

Krótki opis wariantów:

ad a)

Korzystna jest likwidacja przesiadek w Kořenovie, ewentualnie w Harrachovie. Mimo to należy koniecznie rozwiązać problematykę związaną z zezwoleniami dla składów JHŽ na transport na terenie Polski. Ponadto należy dokładnie zbadać konsekwencje podwyższonego zapotrzebowania na te składy w ramach JHŽ. Warunkiem wdrożenia tego wariantu jest wybudowanie mijanki w Harrachovie.

ad b) Ten wariant wynika z technologii wariantu a), ale ogranicza pozytywne skutki w postaci bezpośrednich połączeń przez cały dzień. Wykorzystanie wariantu należy rozważyć wtedy, gdy nie zostanie wybudowana mijanka w Harrachovie.

ad c) Chodzi o wariant, którego aspekty nie przynoszą pierwotnie zamierzonego efektu bezpośredniego połączenia z Libercem. Podwarianty c)ii i c)iii stanowią kopię stanu obecnego. Podwariant c)i zwiększa atrakcyjność osobowych pociągów transgranicznych dla podróżnych z okolic Tanvaldu i tych z relacji w kierunku od Železného Brodu (oraz innych dalekobieżnych relacji łączonych z Pragą, Pardubic itd.), ale z drugiej strony osłabia ofertę transportu z Liberca i Jablonca n/N do Desné i Harrachova (w tej relacji w przypadku niektórych połączeń byłaby konieczna przesiadka w Tanwaldzie). Dobrą stroną podwariantu c)i byłoby ograniczenie przenoszenia się nieprawidłowości, między odcinkiem kolejowym 036 o zagęszczonym ruchu transportu podmiejskiego (kiedy ze względu na wysokie wykorzystanie przepustowości trasy przy jednoczesnym minimum rezerw można oczekiwać dużych nieprawidłowości w transporcie), a odcinkiem Tanvald – Szklarska Poręba Górna. Kolejnym plusem tego podwariantu, który polega na przedłużeniu trasy kolejowej w kierunku od Polski byłoby łatwiejsze uzasadnienie dla udzielania dotacji finansowych po stronie polskiej (więcej rozdział 2.1.10.2 tego dokumentu).

Po modyfikacji rozkładów jazdy na trasie Liberec – Tanvald do odstępu 30 / 60 minut technologicznie wychodzą obroty składów (przesiadki między pociągami) w modelu

² nierozwiązane są kwestie ograniczenia jazdy pociągu

przygotowywanym przez KORID LK do stacji Tanvald, Harrachov i SPG. Do stacji Kořenov obroty pociągów wychodzą przy obecnym interwale 40 / 120 minut.

2.3.3 PROPOZYCJA ROZKŁADU JAZDY

Możliwość poprawy atrakcyjności trasy dla podróżujących.

Powodem dla poszukiwania możliwości utworzenia bezpośredniego połączenia jest troska o jak najwyższy komfort podróżującego trasami z Polski (Wrocław, Jelenia Góra) do Jakuszyce i dalej, aż do głównych punktów na trasie w Czechach (Harrachov, Liberec, Praga). Analogicznie, strona czeska jest zainteresowana utworzeniem połączenia z Pragi, Turnova, Semily, Hradca Kralové a zwłaszcza z Liberca i Jablonca nad Nisou do Kořenova, Harrachova, Jakuszyce, Szklarskiej Poręby i na dalsze tereny w Polsce z jak najmniejszą ilością koniecznych przesiadek. Największe zainteresowanie podróżujących na trasie Harrachov – SPG można w celach poglądowych podzielić na kilka podstawowych relacji:

- a) Jelenia Góra – Jakuszyce;
- b) Jelenia Góra – Liberec / Praga;
- c) SPG – Harrachov;
- d) Liberec / Praga – Jakuszyce.

Na tych relacjach zamawiający starają się minimalizować ilość przesiadek. Największy potencjał transgranicznej linii kolejowej tkwi aktualnie w transporcie podróżujących z terenów mieszkalnych (Praga, Liberec, Jablonec n. N., Wrocław, Jelenia Góra) do miejscowości turystycznych takich jak Szklarska Poręba, Jakuszyce, czy Harrachov. Największą atrakcyjność marketingową miałyby oferta połączenia pociągiem „w góry” i z powrotem w ramach wycieczki pieszo, na rowerze lub biegówkach. W celu stworzenia takiej oferty należy ograniczyć ilość przesiadek podróżujących z bagażami między pociągami na stacji, która dzieli ich od celu podróży o jeden przystanek.

Nie można również pominąć możliwości transportu mieszkających tu wycieczkowiczów między Szklarską Porębą i Harrachowem. Dla tej właśnie grupy docelowej bardzo atrakcyjna byłaby oferta przejazdów pociągami historycznymi.

Jednorazowe imprezy masowe

Ze względu na regularnie odbywające się imprezy masowe na terenach sportowych w Jakuszycach i Harrachowie jest oczywistym, że poza regularnym transportem musi być brany pod uwagę transport o większej przepustowości dedykowany uczestnikom i publiczności tych jednorazowych wydarzeń. Chodzi tu o niezależny problem. Należy z wyprzedzeniem wyznaczyć ramy prawne dotyczące przewozów specjalnych i organizacji transportu. Na przykład, z punktu widzenia organizacji transportu, należy umożliwić ruch wahadłowy pociągów po obu stronach do stacji Jakuszyce (trasa w przypadku transportu w ten sposób byłaby podzielona na dwa niezależne odcinki).

Wystarczającą pojemność transportu kolejowego przy imprezach masowych można osiągnąć następującymi sposobami:

- a) Złożenie pociągów z większej liczby pojazdów, które są na bieżąco wprowadzane do transportu, tzn. ściąganie składów z innych relacji i tym samym ograniczenie ich

pojemności lub wykorzystanie innych składów. Plusem użycia składów przeznaczonych do transportu na tej trasie jest brak barier legislacyjnych i technicznych;

- b) Wykorzystanie innych składów zarówno w pociągach specjalnych, jak i regularnie kursujących na trasie. Przykładowo można wykorzystać tradycyjne składy z lokomotywą o niezależnej trakcji. To rozwiązanie jest relatywnie proste w realizacji w transporcie wewnątrzkrajowym na terenie Polski, gdzie nie trzeba rozwiązywać problemów prawnych przy przekraczaniu granicy państwa, ani kwestii technicznych związanych z transportem na odcinku kolei zębatej Tanvald – Kořenov. Tradycyjne składy można po spełnieniu określonych warunków (składy RIC) wykorzystać po wymianie pojazdu trakcyjnego również w Republice Czeskiej. Bardziej prawdopodobne jest wykorzystanie ich do przewozu wahałowego na terenie Polski i uzupełnienie odcinka Harrachov – Jakuszyce na bieżąco podstawianymi czeskimi wagonami;

Zainteresowanie komunikacją na trasie Jelenia Góra – Harrachov – Tanvald jest bardzo nieregularne. Wpływają na nie sezony turystyczne i aktualne warunki pogodowe. Znaczące podwyższenie liczby podróżnych pojawia się w sezonie zimowym i letnim w sobotę przed południem, kiedy to liczba podróżnych może dwukrotnie przewyższać tę poza sezonem. W lecie sytuację komplikuje przewóz rowerów, które zajmują przestrzeń w pociągach i dodatkowo zaniżają ich pojemność.

2.3.3.1 ZAKRES TRANSPORTU

Ze względu na bardzo zmienne zainteresowanie transportem, grupa ekspertów zaleca zróżnicowany zakres transportu na odcinku transgranicznym:

- a) Podstawowe pociągi całoroczne - 3 pary składów w odstępie 240 minut (SPG 10:30, 14:30, 18:30). Powyższe pociągi zapewniają całoroczną regularność i niezawodność oferty połączenia transgranicznego. Poza sezonem (kwiecień, listopad, grudzień do Świąt Bożego Narodzenia) z dużą rezerwą odpowiadają popytowi.
- b) Pociągi sezonowe – 3 pary w najwyższym sezonie zimowym i letnim, przez pozostałą część sezonu w weekendy, na zmianę z pociągami całorocznymi, w ostatecznych odstępach co 120 minut (SPG 8:30, 12:30, 16:30). Pociągi dla turystów poszerzają ofertę do akceptowalnego poziomu i zapewniają zwiększenie przepustowości. Oferta odpowiada na popyt jeśli chodzi o pojemność pociągów, z wyjątkiem pojedynczych godzin szczytu. W przypadku dalszego zwiększania popytu można rozważać wprowadzenie niektórych pociągów do transportu codziennego, biorąc pod uwagę połączenia z przesiadkami.
- c) Pociągi wspomagające – 2 pary składów przed południem w weekend, w głównych sezonach zimowym i letnim w kierunku „w góry”, na zmianę z pociągami całorocznymi i sezonowymi w ostatecznych odstępach co 60 minut (SPG 9:30, 11:30). Powyższe pociągi rozwiązują kwestię niewystarczającej przepustowości w godzinach szczytu, zwłaszcza w soboty przed południem, ewentualnie w okresie, kiedy ilość oferowanych miejsc jest zaniżona ze względu na przewóz rowerów. W celu

osiągnięcia zakładanych, dokładnie 60 minutowych odstępów między pociągami, należy podwyższyć przepustowość trasy na odcinku Harrachov- Szklarska Poręba Górna.

- d) Połączenie wieczorne – 1 para dziennie, wyłącznie w głównym sezonie letnim (SPG 20:30) w celu umożliwienia powrotu z wycieczki dla podróżujących zakwaterowanych w innych miejscach wtedy, kiedy jest o tej porze światło dzienne.
- e) Sezonowe pociągi dalekobieżne – od 1 do 3 par (poranny, południowy, wieczorny) pociągów dalekobieżnych na niezależnej trasie w głównych sezonach zimowym i letnim w weekendy, ewentualnie codziennie i przez resztę sezonu turystycznego w weekendy (SPG ok. 9:00, 13:00, 17:00). Obecnie chodzi o propozycję, która rozwiązałaby kwestię szybkiego połączenia dla turystów i innych podróżnych na trasie Praga - Harrachov - Jakuszyce - SPG - Jelenia Góra - Wrocław. Powyższa oferta byłaby przeznaczona na transport zakwaterowanych z ich miejsca pobytu do hoteli (pobyt kilkudniowy), umożliwi także jednodniowe wycieczki mieszkańców z bardziej odległych miast (Praga, Wrocław) w góry, ewentualnie uzupełniając umożliwi turystom wycieczki do ważnych celów turystycznych w centralnych częściach krajów (Praga, Wrocław, Jelenia Góra). Z powodu możliwości finansowania transportu pociągów dalekobieżnych w Polsce na poziomie ogólnokrajowym, dogodne może być ustalenie stacji początkowej i docelowej na terenie Polski, ale poza obszarem województwa dolnośląskiego. Efektywnym modelem przewozu byłoby uruchomienie klasycznych składów RIC z zamianą lokomotyw elektrycznych i tych o niezależnym zasilaniu między połączeniami o przeciwnych kierunkach przy ich skrzyżowaniu w SPG. Innym sposobem jest obracanie składów z głębi kraju na stacji SPG i przesiadki między czeskimi i polskimi pociągami na tej stacji. Obecnie pociągi dalekobieżne są uruchomione, a ich trasy kończą się na stacjach SPG, Tanvald. W każdym przypadku należy doprecyzować skład wagonowy i technologie jazdy pociągów na odcinku Tanvald – Kořenov i z powrotem. Powyższe pociągi w wygodny sposób rozwiązują kwestie pojemności w pojedynczych godzinach szczytu. W przypadku uruchomienia pociągów tylko w dniach poza nauką szkolną w Republice Czeskiej i w Polsce można by wykorzystać wolne składy do transportu w okolicach miast wyjściowych.
- f) Pociągi specjalne – chodzi o nieregularną jednorazową ofertę przewozów, organizowaną przy okazji imprez masowych.
- g) Pociągi historyczne – na odcinku Kořenov – SPG chodzi o wykorzystanie potencjału dla stworzenia całodzienniej atrakcji i zachęty do wycieczek do miast sąsiadujących nie tylko dla turystów zakwaterowanych w Harrachovie czy SPG. Przewóz może mieć charakter pociągów specjalnych, których kursowanie ogłaszane jest wcześniej albo też regularnej oferty w głównym sezonie turystycznym. W innym przypadku można wykorzystać pociągi historyczne w celu zwiększenia przepustowości w określonych godzinach szczytu, z drugiej strony konieczne jest utworzenie stabilnych źródeł wspólnego finansowania przewozów. Warunkiem koniecznym jest osobista inicjatywa i zaplecze (zadaszony warsztat, ewentualnie zajezdnia w Kořenovie lub w Tanvaldzie).

Powyższy kilkustopniowy zakres transportu w najlepszy sposób odpowiada na realne potrzeby komunikacyjne. Proponowany system stanowi reakcję na znaczące szczytowe

zainteresowanie na krótkiej przestrzeni czasowej (typowa sobota przed południem) w kierunku „w góry”. Jednocześnie wykorzystuje fakt, że znaczna część podróżujących jest zdolna w ramach swojego programu turystycznego przemieścić się z optymalnego punktu wejścia do pociągu na najwyższej położonej stacji Jakuszyce do Harrachova albo SPG, w których to po południu oferta połączeń w kierunku z powrotem w głąb kraju jest bogatsza. W celu utworzenia atrakcyjnej i wystarczająco pojemnej oferty, na trasie należy zrealizować co najmniej trzy poziomy transportu.

Minusem kilkustopniowego systemu jest duża niejasność w oznaczeniach, ograniczających dni kursowania w rozkładzie jazdy. W związku z tym sprawdziło się wydawanie przejrzystego kalendarza jazdy pociągów na danej trasie. Kolejnym minusem i faktem, który zwiększy nakłady finansowe jest to, że w odróżnieniu od obowiązującego modelu, kiedy to przewoźnik na bieżąco reaguje na pogodę i popyt poprzez uruchomienie pociągów wspomagających do składów regularnie jeżdżących pociągów według potrzeby, w powyższym modelu rozkład pociągów sezonowych będzie realizowany na podstawie wcześniej zaplanowanego kalendarza, również podczas niesprzyjającej pogody.

Z punktu widzenia infrastruktury do użycia pociągów stopnia a), b), i d) wystarczający jest jej obecny stan. Do wykorzystania pociągów stopnia e) – g) koniecznym jest zwiększanie przepustowości trasy poprzez uruchomienie mijanek w miejscowościach Dolní Polubný, Jakuszyce i Szklarska Poręba Dolna. W przeciwnym wypadku można wykorzystać tylko pociągi stopnia e) – g) zamiast pociągów wyższych stopni.

2.3.3.2 ORGANIZACJA REGULARNEGO TRANSPORTU TRANSGRANICZNEGO.

W przeszłości brano pod uwagę wiele różnych sposobów organizacji transportu. Po zakupie nowych wagonów silnikowych w Czechach, jednostek elektrycznych i remoncie trasy Jelenia Góra - Szklarska Poręba w Polsce, między zamawiającymi zostały ustalone ramowe oczekiwania technologiczne wobec transportu transgranicznego. Po stronie polskiej bierze się za cel obsługę połączenia Wrocław – Szklarska Poręba z jednostkami elektrycznymi. Strona czeska zapewniłaby transport składami o niezależnym zasilaniu z Republiki Czech do stacji SPG bezpośrednimi pociągami z Liberca, ewentualnie z Pragi. SPG stanie się wtedy jedyną ustaloną systemowo stacją przesiadkową. Zawarcie tego porozumienia było przełomowe, ponieważ ograniczyło rozdrobnione dyskusje o wielu różnych sposobach transportu i tym samym rozpoczęła się współpraca wszystkich stron nad wypracowaniem jednego, osiągalnego i logicznego wariantu transportowego.

2.3.3.3 PLAN ELEKTRYFIKACJI TRASY SZKLARSKA PORĘBA - JAKUSZYCE

Niekiedy rozważa się również możliwość elektryfikacji trasy SPG – Jakuszyce, co umożliwiłoby w prosty sposób uruchomienie polskich jednostek elektrycznych również tutaj. Odnośnie tej propozycji należy dodać kilka uwag:

- a) Wysoka pojemność jednostek elektrycznych byłaby efektywnie wykorzystywana tylko w niektórych dniach podczas imprez masowych w Jakuszycach. W codziennej organizacji transportu wygodniejsze jest wykorzystanie składów motorowych o niższej pojemności;

- b) Ze względu na powyższe dyskusyjnym staje się wykorzystanie sieci przewodów trakcyjnych, nakłady finansowe na jej budowę i utrzymanie. Ze względu na ekstremalne warunki klimatyczne (mrozy, upadające drzewa) uruchomienie wiszącej trakcji obniżyłoby niezawodność transportu;
- c) Ze względu na efektywny obieg składów ewentualną elektryfikację należałoby wdrożyć aż do stacji Harrachov, do której zostałyby przesunięte systemowe przesiadki między czeskimi pociągami motorowymi i polskimi jednostkami elektrycznymi. Posterunek Harrachov nie jest optymalna do wykorzystania w tym celu, ze względu na ograniczoną przestrzeń. Ewentualny przyjazd czeskich wagonów silnikowych najdalej do stacji Jakuszyce obniżyłoby efektywność przewozu, ponieważ w Jakuszycach powstałby co najmniej półgodzinny przestój składów.

W związku z zamiarem inwestowania w elektryfikację należy podkreślić, że po stronie polskiej pilnie należy rozwiązać problemy z przepustowością (perony i bocznice w SPG, mijanki Jakuszyce i Szklarska Poręba Dolna), należy również usunąć przejazdy, na których traci się prędkość i ewentualnie zwiększyć prędkość pociągu, zwłaszcza na odcinku Jelenia Góra - Piechowice.

2.3.3.4 USTALONE WSPÓLNE CELE ZAMAWIAJĄCYCH

Liberecký kraj i województwo dolnośląskie są zgodne co do następujących celów projektu połączenia transgranicznego:

- a) Należy zapewnić połączenie nie tylko w związku z przewozem turystów, który ma największy udział w popycie na transport, ale także w celu utworzenia połączenia z miejscami pracy lub szkołami (może chodzić o np. dojazdy tygodniowe);
- b) Połączenie należy zapewnić w taki sposób, aby był zgodny z pozostałą koncepcją transportu na terenie Libereckiego kraju (tj. w nawiązaniu do JHŽ i pozostałego transportu regionalnego) oraz województwa dolnośląskiego (tj. w nawiązaniu do dalszych połączeń w kierunku Jelenia Góra, Wrocław) z czego wypływają:
 - i. Na terenie Libereckiego kraju odjazdy pociągów w odstępach czasowych Liberec X:30 – Tanvald X:30 – Harrachov X:00 – Szklarska Poręba X:30;
 - ii. Na terenie województwa dolnośląskiego dojazdy (ew. odjazdy) ze stacji Szklarska Poręba w odstępach czasowych S:30;
- c) Zakres połączeń będzie wynikał ze stanu aktualnego, z uwzględnieniem zwiększonego popytu na transport i możliwości uruchomienia bezpośrednich połączeń dalekobieżnych z/do Pragi.

Uwaga: Ze względu na ciągłość połączeń co S:30 i taktowy charakter linii, proponowane są rozkłady jazdy 2015/16:

- Dla połączenia SPG - Liberec – Dresden, w Libercu czas przesiadki ok. 15 minut, w odwrotnym kierunku 75 minut. Połączenie z Drezna do Harrachova z 15 minutową przesiadką w Libercu przy założeniu, że pociągi do Harrachova będą jeździć w odstępach co 60 minut. Połączenie Dresden - SPG może być poprowadzone przez stacje Zgorzelec i Jelenia Góra;

- połączenie Varnsdorfu i Zittau do SPG przez Liberec miało by być uruchomione po remoncie torów na odcinku Hrádek n. N. - Zittau z 15 minutowymi przesiadkami w Libercu w obu kierunkach;
- dla połączenia SPG - Tanvald - Praha ze względów konstrukcyjnych czas przesiadki w Tanvaldzie to 30 minut, w przeciwnym kierunku 90 minut. Z tego powodu na relacji Praha – SPG powinno się uruchomić bezpośrednie połączenia.

Uwaga: Z powodu podstawowego rytmu ruchu pociągów, który wynosi 120 minut i wiąże się z międzynarodowymi połączeniami Praga, Wrocław i Drezno, i z wypływającego z powyższej przyczyny wzajemnego przesunięcia czasowego poszczególnych linii, z matematycznych konstrukcyjnych powodów nie można usunąć niektórych niewygodnych połączeń przesiadkowych bez negatywnych skutków dla innych połączeń. Rozwiązaniem jest przedłużenie wybranych linii.

d) Na podstawie wyżej wymienionych wspólnych celów został zaproponowany rozkład jazdy podporządkowany koncepcji „Należy zapewnić połączenie nie tylko w związku z przewozem turystów, który ma największy udział w popycie na transport, ale także w celu utworzenia połączenia do miejsc pracy lub szkół (może chodzić o np. dojazdy tygodniowe, patrz: załącznik), który dzieli grupy połączeń na podstawie następujących priorytetów:

- a) Podstawowy rytm dwugodzinowy z połączeniami nawiązującymi po obu stronach między „polskimi” i „czeskiemi” pociągami na stacji Szklarska Poręba Górna (SPG) w czasie „parzyste:30”, który obejmuje:
 - i. Główne pociągi całoroczne (w rytmie np. 2-4 godz.);
 - ii. Pociągi sezonowe, które dopełniają rytm całodzienny na 2 godz.;
- b) Sezonowe pociągi wspomagające, które skracają interwały w okresie najwyższego sezonu turystycznego do 60 min.

Uruchomienie niniejszych pociągów może pomóc w rozwiązaniu kwestii zwiększonych potrzeb pojemnościowych. Plan wdrożenia tych pociągów będzie zależny od możliwości finansowych zamawiających i od rozwoju popytu na transport.

- c) Uruchomienie nostalgiczných pociągów spółki Železniční společnost Tanvald o.p.s. (kolej zębata) – plusem jest zwiększenie przepustowości (podróżni i rowery), wysoka atrakcyjność.

Uruchomienie tych pociągów może zwiększyć atrakcyjność połączenia. Można rozważać dwa modele:

- i. dopełnienie oferty połączeń (patrz: inne kategorie według ważności);
- ii. w ramach wspomagających pociągów sezonowych przy założeniu, że przewoźnik organizujący połączenia nostalgiczne zaoferuje cenę odpowiadającą zamawiającym;

Po obradach Liberecký kraj i województwo dolnośląskie preferują wariant „a” biorąc pod uwagę fakt, że godziny jazdy pociągów nostalgiczných uniemożliwiają (w czasie przeznaczonym na jazdę pociągu wspomagającego) wprowadzenie całej pary połączeń. Tj. w przypadku uruchomienia połączeń nostalgiczných może jechać tylko jeden pociąg w jednym

kierunku. Mimo to obie strony są zgodne co do tego, że w rozkładzie jazdy i GVD znajduje się potrzeba znalezienia czasu na uruchomienie pociągów nostalgiczych.

d) Bezpośrednie połączenie pospieszne w relacji SPG – Praga;
Niniejszy wariant zależy od umowy z zamawiającym transport dalekobieżny w Republice Czeskiej, którym jest Ministerstwo Transportu. Kolejnym warunkiem koniecznym do uruchomienia tego wariantu jest wybudowanie mijanek w Dolní Polubný i Jakuszytach.

Zamawiający zgadzają się co do tego, że cel powinien zostać osiągnięty w ramach GVD 2015/16.

2.3.4 WARUNKI OSIĄGNIĘCIA WSPÓLNEGO CELU

Żeby osiągnąć cele wymienione w rozdziale 2.3.3 należy spełnić następujące warunki:

2.3.4.1 OBSZAR TECHNOLOGII (KONSTRUKCJA GVD)

- Zapewnić, że można obracać składy (z zasady 1x MV 840, ew. 2x MV 840) na stacji Szklarska Poręba Górna w 4 minuty (UMWD ustali to z PLK);
- Poprawić ustawodawstwo dotyczące zarządzania transportem na tyle, żeby można było organizować komunikację w taki sposób, by zapewnić wystarczającą przepustowość transportu w okresie odbywających się imprez masowych po obu stronach granicy;

2.3.4.2 OBSZAR INFRASTRUKTURY:

Warunki niezbędne:

- Dokończenie remontu na trasie Liberec – Tanvald (w założeniu w ciągu 2015 r.), konieczne jest uzyskanie zgody SŽDC (czeski odpowiednik Urzędu Transportu Kolejowego) z perspektywy ustalenia GVD (Grafiku Transportu Kolejowego);
- W przypadku uruchomienia bezpośrednich pociągów należy wybudować mijankę w Harrachovie (w założeniu w 2015 r.), konieczna zgoda SŽDC;
- Zwiększenie prędkości pociągu na odcinku Harrachov – Szklarska Poręba Górna w przypadku, jeśli nie zostanie spełniony warunek 2.3.4.1.a).

Warunki zalecane do spełnienia:

- Podwyższenie przepustowości stacji Szklarska Poręba Górna o kolejny peron dla wsiadających i rozszerzenie przepustowości stacji związanej z odstawianiem polskich i czeskich składów podczas przerw w transporcie;
- Zwiększenie przepustowości trasy przez uruchomienie mijanek w Dolní Polubný, Jakuszytach i Szklarskiej Porębie Dolnej;
- Zminimalizowanie strat prędkości na przejazdach kolejowych – należy uzupełnić sprzęt zabezpieczający przejazdy, ew. usunąć przejazdy lub zastąpić wiaduktem;
- W miarę możliwości zwiększenie prędkości na trasie;
- Zapewnienie dobrej jakości utrzymania torów zimą;
- Zapewnienie regularnego utrzymania i napraw na trasie, w celu utrzymania jej w stanie zdatnym do przejazdu bez ograniczeń (po stronie czeskiej aktualnie przebiegają

remonty podkladów i wymiana nawierzchni kolejowej na odcinku Tanvald – Kořenov przy zachowaniu funkcjonalnej zębati);

- g) Poprawa poziomu przekazywania informacji dla podróżnych (system informacyjny, informacje audiowizualne itp.);

Komentář [KK6]: co jsou umele stavby?

2.3.4.3 OBSZAR DOTYCZĄCY POJAZDÓW

Wykorzystanie pociągów na trasie Tanvald – SPG jest skomplikowane z poniższych powodów:

2.3.4.3.1 WYMAGANIA PRAWNE I TECHNICZNE DO ZATWIERDZANIA POCIĄGÓW DOPUSZCZONYCH DO TRANSPORTU W JEDNYM PAŃSTWIE NA TERENIE PAŃSTWA SĄSIADUJĄCEGO

a) Wymagania prawne

Na podstawie pisemnego oświadczenia Urzędu Transportu Kolejowego można dopuścić czeskie pociągi do regularnego transportu na dwa sposoby.

- i. Pozwolenie na transport na podstawie tego, że zarówno infrastruktura jak i pojazd całkowicie spełniają wymagania europejskie TSI. Składy brane pod uwagę i infrastruktura nie spełniają tego warunku. Chodzi tu o bardzo drogie rozwiązanie, dlatego nie jest ono dalej obserwowane;
- ii. Pozwolenie na wykorzystanie składów na wszystkich trasach na terenie Polski uzyskane w standardowym procesie UTK. O zatwierdzenie pociągu musi wnioskować przewoźnik, który składa wszystkie potrzebne dokumenty pociągu. Cały proces trwa około 1 rok. Ważne jest, że aktualnie jest zatwierdzony typ pociągu a następnie zatwierdza się konkretne składy, które muszą uzyskać dodatkowe zezwolenie. Przy zatwierdzeniu pociągu istotnym może być jego konkretny przewoźnik (operator) w Polsce. Ułatwieniem może być fakt, że pociąg tego samego typu konstrukcyjnego był już zatwierdzany w Polsce. Istnieje ryzyko, że wnioskodawcy nie uda się dostarczyć wszystkich wymaganych dokumentów lub też, że pociąg nie spełni niektórych wymagań. Zatwierdzanie polskich składów do użycia na terenie Czech odbywa się w podobny sposób, ale zwykle jest to mniej obciążające dla przewoźnika. **Niniejszy sposób zatwierdzania pociągów jest zalecany jako wariant podstawowy.**

Teoretycznie funkcjonują również inne możliwości uzyskania pozwolenia na transport na sąsiadującym odcinku transgranicznym. Te możliwości niestety nie są możliwe do wykorzystania na niniejszej granicy kolejowej do zatwierdzania nowych pociągów w celu uruchomienia regularnego transportu:

- i. Możliwość dopuszczania pociągów do sąsiadującej przygranicznej stacji graniczącej (PPS – Stacja na przejściu granicznym). Niniejszy sposób nie jest obecnie możliwy do wprowadzenia dlatego, że chodzi tu o nowe kolejowe przejście graniczne, które pojawiło się dopiero po wstąpieniu Republiki Czeskiej i Polski do Strefy Schengen (nie można zastosować prawa

zwyczajowego). W odniesieniu do tych przejść granicznych stosuje się ustawodawstwo europejskie, który nie dopuszcza takiego sposobu. Mimo to istnieje prawdopodobieństwo, że transport pociągami dopuszczonymi do użytku na terenie jednego państwa do najbliższej stacji granicznej na terenie państwa drugiego będzie można w przyszłości zatwierdzić także w tym przypadku. Koniecznym warunkiem jest zawarcie umowy międzynarodowej między państwami, która umożliwiłaby taki sposób przewozów. W tym przypadku można by było w najprostszy sposób uruchomić transport transgraniczny. Definicja pierwszej stacji granicznej (cz. PPS) znajduje się w Lokalnych ustaleniach pogranicza. W każdym razie zasadnym jest, żeby we wszystkich dokumentach już teraz pojawiały się PPS Kořenov i Szklarska Poręba Górna, które w odróżnieniu od Harrachova i Jakuszyc mają odpowiednie warunki i przepustowość do technologicznej pracy z pociągami. Na odcinku między stacjami granicznymi mogą się znajdować inne stacje i parowozownie (wyżej PPS Děčín hl. n. - Bad Schandau);

- ii. Zezwolenie na transport na podstawie „prawa zwyczajowego” w przypadku pociągów, które historycznie jeździły na trasach transgranicznych między Czechami i Polską i były wcześniej używane w tym celu (np. pociągi 810). Ze strony UTK chodzi w zasadzie o „tolerancję” stanu historycznego;
- iii. Zezwolenie na transport specjalny można otrzymać na przejazd jednorazowy. Można to wykorzystać np. w organizacji jednorazowych przejazdów historycznych lub pociągów pracowniczych, nie w celu uruchomienia regularnego transportu.

b) Wymagania techniczne;

Realizacja wymagań technicznych jest częścią procesu dopuszczania do użytku przez Urząd Transportu Kolejowego.

W konkretnym przypadku zgłoszenie pociągów typu ČD 840 do procesu zatwierdzania może być ryzykowne ze względu na kompatybilność (szczególnie elektromagnetyczną) między pociągiem i sprzętem zabezpieczającym (obwody kolejowe stacji SPG), wytrzymałość na wykołowania na odcinkach wyposażonych w kierownicę toru kolejowego, zagłuszanie sygnału radiostacji sprzętem elektronicznym w pociągu itp.).

Pomiary nachylenia na odcinku Tanvald - Kořenov (zdecydowany opad 58 promili)

Przewóz pociągów na trasie o dużym nachyleniu obecnie rozwiązuje przepis SŽDC D40, (osoba odpowiedzialna: Zdeněk Bek, tel. +420 972 244 424, bek@szdc.cz). Zezwolenie na ruch pociągów jest wydawane na podstawie praktycznych prób ruchu pojazdów, składów i ich kombinacji. O dopuszczenie do ruchu wnioskuje przewoźnik, który ponosi koszty przeprowadzenia prób pociągowych. W ostatnich latach jest przygotowywana nowelizacja przepisu.

Przepis ustanawia kilka ogólnych zasad, których należy przestrzegać na trasie. Wysokie wymagania są kładzione przede wszystkim na system hamulcowy pociągów, co jest jasne. Niektóre pociągi nie mają hamulców o odpowiednich cechach wymaganych do transportu na trasach o takim nachyleniu już na etapie poprodukcyjnym (np. Pesa SA 134), inne pociągi

muszą być dodatkowo przygotowane do ruchu na takich trasach (np. wcześniej używane na tej trasie pociągi ČD 843 po wydarzeniach nadzwyczajnych musiały przejść naprawę systemu hamulcowego, w celu dopuszczenia do ruchu po wszystkich typach torów, na podstawie „Raportu z wydarzeń nadzwyczajnych” wydanego przez Inspekcję Dróg Republiki Czeskiej.

Aktualne brzmienie przepisu SŽDC D40 na przykład:

- i. Określa dokładną ilość pociągów osobowych dopuszczonych do użytku oraz możliwe kombinacje składów; to m.in. wyklucza niektóre kombinacje wagonów, których zestawienie mogłoby z powodów transportowych, technologicznych lub przepustowych potrzebne;
- ii. Nakazuje umieszczenie lokomotywy zawsze na końcu pociągu;
- iii. Nakazuje, że w pociągach ciągniętych przez lokomotywę hamulec musi być kontrolowany z tejże lokomotywy umieszczonej na końcu pociągu – wagony są pchane w kierunku podwyższenia;
- iv. W pociągach prowadzonych przez lokomotywę nie zezwala na przyłączanie innych aktywnych wagonów, które nie są dopuszczone do prowadzenia pociągów na tej trasie, przy utrzymaniu normatywnej masy pociągu – to np. uniemożliwia przyłączenie jednostki motorowej ČD 814 w kombinacji z innym, silniejszym wagonem motorowym.

Wszystko razem we właściwy sposób określa wybór dostępnych do transportu pociągów.

Dopuszczone do użytku są np. poniższe zestawienia wagonów ČD: 714, 715, 730, 731, 740, 742, 743, 810, 810+810, 810+010+810, 820, 840, 840+840, 840+840+840, 843*, 943+843*, 854.2, Bdt+854.2**.

Uwaga:* pociągi typu 843 są poawaryjne i do czasu naprawy ich systemu kierującego są zakazane do użytku na trasie Tanvald - Kořenov przez Úřad Drogowy.

*Uwaga**:* normatywna masa pociągu motorowego 854.2 to 20 t, wtedy praktycznie możliwy jest tylko skład 854.2+Bdt+854.2.

2.3.4.3.2 OBECNIE TRWAJĄ PRACE NAD NOWYM BRZMIENIEM PRZEPISU D40. DO OSTATNIEJ WERSJI (06/2015) LIBERECKÝ KRAJ MA PRZEDÉ WSZYSTKIM NASTĘPUJĄCE UWAGI:

- a) Należy ograniczyć obowiązywanie przepisu D40 wyłącznie do odcinka Tanvald – Kořenov, o bardzo dużym nachyleniu;
- b) W całym przepisie należy formalnie ujednolicić nazwy tak, aby było jednoznacznie jasne, czy cały akapit lub każde konkretne zdanie odnosi się do ruchu pociągów na odcinku Tanvald – Kořenov w dwóch kierunkach/w kierunku jazdy do góry/ w kierunku jazdy w dół
- c) Zlikwidować zbyt szczegółowe przytaczanie składów pociągów transportu osobowego, w szczególności dokładne wyliczanie dopuszczalnych kombinacji pociągów, a zwłaszcza zaniechać logiki dopuszczania czynnych pojazdów trakcyjnych i zastąpić je np. rozróżnieniem typów pojazdów trakcyjnych ew. lokomotyw na odcinku Tanvald - Kořenov;

- d) Do normatywu wagi wliczać maksymalne przewożone obciążenie w kierunku do góry wszystkich czynnych pojazdów trakcyjnych, natomiast dla czynnych pojazdów trakcyjnych które nie są trakcyjnie odpowiednie do samodzielnej jazdy pod górę, tzw. negatywny normatyw przewożonego obciążenia, który umożliwiłby jazdę takich pojazdów w kombinacji z pojazdem, który ma tu ustanowiony dodatni normatyw wagi i jednocześnie czynny pojazd trakcyjny „wliczać” przy ustanowieniu normatywu wagi całego pociągu (np. składy 814+854.2, 814+dowolnie złożone wagony+742);
- e) Umożliwić działanie składów 840 w kombinacji ze składami innych typów;
- f) Umożliwić działanie ponad 3 wagonów 840 w jednym pociągu.

2.3.4.3.3 PRZETRZENNA AKCEPTOWALNOŚĆ SKŁADÓW NA ODCINKACH WYPOSAŻONYCH W ZĘBATKĘ NA ODCINKU TANVALD - KOŘENOV

Ruch pociągów na trudnej z powodu nachylenia trasy rozwiązuje również przepis SŽDC D40 na podstawie testów praktycznych. Wiele składów nie można z przyczyn konstrukcyjnych wypuścić na trasę, ponieważ dochodziłoby do fizycznej kolizji grzebienia zębatkowego oraz lokomotywy, szczególnie w miejscach wklęśnięć przy wznoszeniu się trasy, lub zdeformowanych (powyginanych) metalowych podkładów. Problem ten jest zauważalny w wielu składach nowoczesnej konstrukcji, np. przy składach Siemens Desiro Classic.

Producent składów ustanawia warunki do eksploatacji pojazdów – do 40 promili bez ograniczenia. Po umieszczeniu pojazdów na torach z większym nachyleniem niezbędne by było specjalne przygotowanie (np. przy składach typu 642 DB Desiro Classic producent przez wzgląd na bardzo ograniczone wykorzystywanie tych pojazdów i wysokie koszty nie podjął się takiego rozwiązania).

2.3.4.3.4 TRANZYTYWNOŚĆ POJAZDÓW – DOPUSZCZALNY NACISK NA OŚ

Dopuszczalny nacisk na oś po czeskiej stronie regulowany jest w tabelach pomiarów nacisku osi (TTP), Tabela 12, zwłaszcza w systemie REVOZ (osoba odpowiedzialna [ing. Hummel](mailto:ing.hummel), tel. +420 972 244 140, hummel@szdc.cz). Na odcinku Tanvald – Harrachov tranzytowe są pojazdy klasy nacisku A i grupy tranzytywnej 1, przekrój tranzytowy: Z-GC. Pojazdy trakcyjne typu 730, 731, 740 a 745 są tranzytywne tylko w sposób prosty przy maksymalnej prędkości 30 km/h. Na polskim odcinku tranzytywne są pojazdy klasy B2, przekrój tranzytowy to UIC-GC.

Ogólnie parametry pojazdów ujęte są w przepisie D2/1, Tabela 1j ([administrator Ing. Mrzena](mailto:administrator), tel. +420 972 244 128, mrzena@szdc.cz). Niektóre pojazdy mają większą wagę na osi, pomimo, że są włączone do linii klasy A i na trasie są tranzytywne bez ograniczeń.

Dla transportu na odcinku Tanvald - Harrachov dopuszczalne są bez ograniczeń np. pojazdy kolejowe klasy A następujących typów: EN57, 714, 742, 743, 750.7, 753.7, wszystkie pojazdy mechaniczne i lokomotywy parowe 200, 202, 210, 213, 300, 310, 311, 324, 331, 404, 410, 411, 431. Na odcinku Tanvald – Kořenov konieczne należy się liczyć z ograniczeniem ze względu na stopień nachylenia trasy, zgodnie z przepisem SŽDC D40.

Uwaga: Na trasie Tanvald - Harrachov granica państwa dopuszczalne jest używanie ogrzewania elektrycznego 3000 V DC i 22Hz AC łącznie z odcinkiem z metalowymi podkładami. Zabronione jest ogrzewanie elektryczne 50 Hz i 16a2/3 Hz - źródło SŽDC, Ing. Mrzena, TTP 548 C, tab. 8b.

2.3.4.3.5 WPROWADZENIE POJAZDÓW ZAKUPIONYCH Z DOTACJI UE POZA TRASAMI REGIONU SPÓJNOŚCI NUTS II, DLA KTÓRYCH POCZĄTKOWO MIAŁY BYĆ ZAKUPIONE

Polityka regionalna Unii Europejskiej, oraz polityka gospodarcza i spójności jest realizowana m. in. za pośrednictwem funduszy strukturalnych, np. Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (EFRR), z którego są finansowane projekty Regionalnego Programu Operacyjnego (RPO). W ramach RPO zakupiono 14 z 16 nowych wagonów ČD 840 Stadler RS-1 na potrzeby trasy "Jizerskohorska železnice". Celem polityki spójności jest m.in. „Europejska współpraca regionalna“, tj. wsparcie współpracy transgranicznej regionów na poziomie NUTS III znajdujących się w okolicy wewnętrznych i niektórych zewnętrznych granic terytorialnych i wszystkich regionów poziomu NUTS III wzdłuż granic morskich, które są oddalone od siebie o maks. 150 km. Ponadto wpierana jest międzyregionalna i ponadnarodowa współpraca regionów. Ten cel jest finansowany z EFRR a w Republice Czeskiej zawierają się w nim wszystkie regiony (RPO).

Z wyżej wymienionych faktów wynika, że uruchomienie wagonów ČD 840 dosłownie realizuje Cel UE „Europejska współpraca terytorialna“ finansowany z funduszu EFRR, z którego środków za pośrednictwem RPO zostały zakupione niniejsze pociągi.

Według pisemnego oświadczenia Regionalnej Rady NUTS II Północny Wschód (RRSV) w celu uzyskania pozwolenia na transport pociągami ČD 840 zakupionymi za środki z dotacji na odcinku Harrachov – SPG na podstawie uchwały Libereckiego kraju należy udowodnić, że chodzi o zamówienie usługi wynikającej z obowiązku służby publicznej.

Beneficjent dotacji, czyli České dráhy, a.s. może wnioskować o zmianę Umowy o przyznaniu dotacji w formie aneksu do umowy, który podlega uchwalaniu przez Komisję Regionalnej Rady (RRSV). Należy oczekiwać pozytywnego rozpatrzenia wniosku.

Przygotowanie planu przewozu pociągów do Polski musi być wcześniej poprzedzone procesem zatwierdzenia pojazdów kolejowych do użytku na polskich trasach w Urzędzie Transportu Kolejowego, co jest wymagające czasowo i finansowo. Już na tym etapie České dráhy, a.s. będą potrzebowały pewnej gwarancji, że na pewno uzyskają zgodę na użytkowanie pociągów poza regionem spójności północny wschód. Przygotowanie umów partnerskich obu zamawiających również będzie bardziej wymagające czasowo i do czasu podpisania umów o finansowaniu usług transportowych w interesie publicznym dojdzie najprawdopodobniej przed uruchomieniem transportu, kiedy to pociągi muszą już mieć zezwolenie na ruch w Polsce. Rozwiązaniem tej sytuacji mogło by być złożenie wniosku o niezwłoczne podpisanie aneksu z RRSV przez České dráhy a.s., a właściwy aneks zawrzeć jeszcze przed zawarciem umowy partnerskiej zamawiających np. w formie ustanowienia obowiązywania aneksu od dnia podpisania a jego obowiązywanie

uwarunkować dostarczeniem aktualnych umów partnerskich udowadniających, że chodzi o wykonanie zamówienia z obowiązku służby publicznej.

2.3.4.3.6 OBECNIE DOSTĘPNE POCIĄGI ČD ODPOWIEDNIE DO PRZEWOZU BEZPOŚREDNICH POCIĄGÓW DO SPG Z LIBERCA, EWENTUALNIE Z PRAGI

Bezpośrednia linia Liberec - SPG

Na odcinek Liberec – Harrachov na podstawie zapytania ofertowego Liberecký kraj zawarł umowę do 2026 roku ze zwycięskim oferentem, którym jest spółka České dráhy, a.s. Do obsługi tego odcinka zostały zakupione nowe pociągi ČD 840 Stadler RS-1 przystosowane do transportu na stromym odcinku Tanvald – Kořenov, na który wybór dostępnych nowoczesnych pociągów jest ograniczony. Z tych powodów w celu uruchomienia bezpośrednich pociągów Liberec – SPG w zasadzie jedynym logicznym i relatywnie prostym w dokumentacji sposobem jest rozszerzenie zakresu transportu realizowanego przez ČD do SPG z wykorzystaniem pociągów ČD 840. Niniejsze rozwiązaniem m.in. zapobiegnie komplikacjom w umowach, które mogłyby się pojawić jeśli na trasach biorących udział w projekcie Jizerskohorská železnice zaczęłyby działać inny przewoźnik (np. problematyka gwarancji i podziału utargu).

Obecna liczba 14 turystycznych pociągów ČD 840 wystarcza, aby przy uruchomieniu pociągów na odcinku Liberec – Tanvald w 30 minutowych odstępach w parach (poranne i popołudniowe godziny szczytu w roku szkolnym) był do dyspozycji tylko jeden skład ČD 840 do przewozu na odcinku Desná-Riedlova vila - SPG. Z jednym składem można na jednym odcinku zabezpieczyć przedział czasowy 120 minut. Stan ten nie będzie w określonych przypadkach (np. wakacje szkolne i święta wyłączenie w Polsce) zapewniał wystarczającej pojemności. W razie wymogów zwiększenia pojemności w dniach nauki szkolnej lub zapewnienia usługi na odcinku Desná-Riedlova vila - Harrachov w godzinnych interwałach w przedpołudniowych godzinach szczytu, konieczne będzie przy zwiększaniu wyników Jizerskohorské železnice do SPG przemyśleć nad zwiększeniem zapotrzebowania sezonowego o jeden pojazd. Rozwiązanie to można powszechnie zastosować we wszystkich przypadkach, ponieważ dzięki niemu znikną niektóre ryzykowne pod względem czasu technologiczne manipulacje z pociągami i poprawi się stabilność eksploatacyjna całego systemu.

Ponieważ obecnie z powodu niższej realnej dyspozycji, związanej w szczególności z licznymi pojazdami w stanie do remontu ČD 840 nie udaje się przy dwóch pojazdach rezerwowych utrzymać w ruchu potrzebnych i gwarantowanych w umowie 14 sezonowych pojazdów, jest konieczne, aby za każdym razem w celu właściwego wypełniania postanowień umowy zostały powzięte przez przewoźnika środki naprawcze. Obecny, niewystarczający stan można rozwiązać (bez względu na możliwość rozszerzenia zakresu obsługi przez spółkę ČD do SPG) w wybrany sposób:

- a) Poprzez zasadnicze zmiany w zarządzaniu napraw ČD w pojazdach typu 840 (na przykład skrócenie czasu naprawy poprzez formę zamiany składowych funkcjonalnych części itp.)
- b) Zwiększeniem liczby pojazdów rezerwowych

Zgodnie z informacją od ČD podpunkt a) będzie możliwy do rozwiązania po upływie okresu gwarancji.

Możliwości ČD zwiększenia liczby pojazdów rezerwowych lub zwiększenia pojemności według rzeczywistego zapotrzebowania mogą być następujące:

- a) Możliwość wprowadzenia pojazdów typu 841 z kompatybilnym wieloosobowym zarządzaniem kierunek Frýdlant oraz zwolnienie pojazdów wspomagających typu 840 dla trasy Liberec - Harrachov (- Szklarska Poręba Górna);
- b) Po upływie okresu gwarancji możliwość wykorzystania kombinacji pojazdów typu 840 z innymi składami w celu wsparcia pojemnościowego poza godzinami szczytu w dni robocze (*w godzinach szczytu odstęp 30 minut oznacza wysokie wymagania wobec trakcji i technologiczną prostotę*), oraz w weekendy, szczególnie na odcinku Tanvald - Harrachov (- Szklarska Poręba Górna);
- c) Wykorzystanie zainteresowania LK (UMWD) zamówieniem kolejnych pociągów ponad ramy JHŽ dla wsparcia pojemnościowego na odcinku (Liberec -) Tanvald - Harrachov (- Szklarska Poręba Górna).

Dla ruchu na trasach w kierunku Frýdlant warunkiem jest możliwość wieloosobowej organizacji pojazdów (co spełniają pojazdy 840.001-016 oraz 841.015-017). Dla komunikacji na trasie - Tanvald – Harrachov dodatkowo niezbędna jest zdolność eksploatacji pojazdu na trasie o trudnym nachyleniu Tanvald - Kořenov (spełnia typ 840). Dla objętościowego wsparcia pociągów na odcinku Tanvald - Harrachov można by wykorzystać pojazdy trakcyjne innych typów, jeśli byłyby dopuszczone na tę trasę zgodnie z przepisem SŽDC D40 (brane pod uwagę są np. typy 750.7, 843 (po realizacji napraw nakazanych przez urząd kolejowy), 854.2, ewentualnie pojazdy typu 814 w kombinacji z innym pojazdem trakcyjnym).

Jest oczywiste, że nieregularnego popytu na odcinku Tanvald - Harrachov (-Szklarska Poręba Górna) nie można rozwiązać wyłącznie dostępnymi pojazdami JHŽ (typ 840). Dlatego można zalecić, aby (z pojazdów dopuszczonych do ruchu na odcinku Tanvald - Kořenov) wybrano co najmniej jeden typ, który będzie można wykorzystać dla wzmocnienia objętościowego pociągów na trasie 036. W związku z tym właściwe wydaje się rozważenie wspólnego złożenia pociągu z pojazdami typu 840 a także zainteresowanie zamawiającego działaniami uzupełniającymi na trasie Tanvald - Železný Brod - Turnov, bezpośrednie pociągi z Pragi do Harrachova oraz obsługę polskiej trasy do stacji Szklarska Poręba Górna.

Bezpośrednie połączenie Praga - Harrachov (- SPG)

Do bezpośredniego połączenia z Pragi zakłada się wykorzystanie pojazdów, które będą stanowiły pociągi dalekobieżne Praga - Tanvald. Pojazdy te są brane pod uwagę również w przypadku komunikacji uzupełniającej na trasie Tanvald - Železný Brod - Turnov. W obecnym czasie w pociągach dalekobieżnych składa się wagony 854.0 i lokomotywy 750.7, 749, 754.

W niedługim czasie dojdzie na podstawie przetargu rozpisanego przez Ministerstwo Transportu do wyboru przewoźnika do zastąpienia składów z wagonami 843 na linii Liberec - Pardubice. Można założyć że potem pojazdy 843 pojawią się także w zajezdni depo Praha i będą wypuszczane na trasę Praga - Tanvald. Warunkiem do wprowadzenia

pojazdów 843 jest poprawa oprogramowania sterującego (likwidacja skomplikowanego połączenia między różnymi rodzajami hamulców) zgodnie z wynikiem dochodzenia w sprawie wydarzeń nadzwyczajnych i ponowne uzupełnienie przepisu SŽDC D40.

Z przewoźnikiem - ČD, a.s., Liberecký kraj obecnie zawarł umowę transportową m.in. na trasę Turnov - Tanvald, na tę umowę można też zamówić komunikację uzupełniającą na kolejnych trasach, np. Tanvald - Harrachov granica państwa. Z pojazdów obecnie będących w posiadaniu przewoźnika ČD, a.s. można ze względu na ekstremalne odchylenia na odcinku Tanvald - Kořenov, komunikacją uzupełniającą na trasie Tanvald - Železný Brod – Turnov oraz ewentualnym wykorzystaniem w Polsce teoretycznie zastanowić się nad następującymi typami:

a) Pociągi typu 843, ewentualnie składy 943+843

Zalety:

- i. Doświadczenia eksploatacyjne i pojazdy na miejscu;
- ii. EDB, znakomite cechy adhezyjne – wszystkie osie napędzane;
- iii. Sprawdzona zdolność do całorocznego prawidłowego użytkowania z pojazdem kierującym/przyczepnym na odcinku Tanvald – Kořenov;
- iv. Optymalna pojemność składu 843 lub 843+943 dla wszystkich połączeń regionalnych z Tanvaldu do SPG i Turnova;
- v. Możliwość wprowadzania składów w ramach obiegów praskich pośpiesznych pociągów przez cały tydzień;
- vi. Organizacja wieloosobowa – możliwość wsparcia pojemnościowego składu o kolejne wagony silnikowe lub przyczepne pojazdy na odcinku Turnov - Praga lub przy poszczególnych godzinach szczytu; możliwość uruchomienia wahadłowych pojazdów bezpośrednich Praga - Rovensko p. T. / Praha - Harrachov (- SPG);
- vii. Transport do Polski można wygodnie rozwiązać razem z przejazdem czeskich pociągów przez Głucholazy;
- viii. Pojazd może rozwijać górne granice prędkości;

Wady:

- i. Ograniczona ilość dyspozycyjnych pojazdów w Republice Czeskiej;
- ii. Obecny zakaz komunikacji na odcinku Tanvald - Kořenov po raporcie o awariach do czasu naprawy sterującego oprogramowania;
- iii. Konieczna zmiana dyslokacji między zajezdniami;

b) Pojazdy 854.2, ewent. składy 854.2+854.2, 854.2+wagon przyczepny+854.2

Zalety:

- i. Doświadczenia z eksploatacją pojazdów na miejscu, typ 854.2 dopuszczalny ruch na odcinku Tanvald – Kořenov;
- ii. Pojazdy 854.0 obecnie całotygodniowo nawiązują do pociągów pośpiesznych Praga – Tanvald;
- iii. Sprawdzona zdolność całorocznego samodzielnego użytkowania na odcinku Tanvald – Kořenov;
- iv. Użytkowanie z wagonem przyczepnym na odcinku Tanvald - Kořenov jest dozwolone, jednak wagon silnikowy 854 adhezyjnie nie wystarczy;

v. Możliwość wysyłania składu w ramach obiegu praskich pociągów pośpiesznych przez cały tydzień;

vi. Sprawdzone działanie w zwrotnym składzie z pojazdem kierującym;

Wady:

i. Ograniczona pojemność wagonu (48 siedzeń) nie jest wystarczająca do wszystkich działań;

ii. Eksploatacja 854 z przyczepnym lub kierującym wagonem klasycznej budowy do podjeżdżania w górę na odcinku Tanvald - Kořenov w praktyce nie jest możliwy (dla pociągów prowadzonych przez jeden wagon silnikowy możliwy jest wyłącznie ruch z wagonem Btax lekkiej konstrukcji);

iii. Pojazd nie może osiągać górnej granicy prędkości;

iv. Niezbędna zmiana dyslokacji wagonów między zajezdniami (854.0 / 854.2), konieczne należy sprawdzić skutki tej zmiany (procenty hamujące i ustanowiona prędkość pociągów przy wyższych prędkościach na odcinku Turnov-Praga);

v. Więcej wagonów silnikowych obecnie nie można prowadzić wieloosobową organizacją;

vi. Ze względu na zużycie wagonów pozostaje kwestia perspektywy rozwoju;

c) pojazdy 750.7, ewent. 954+1-2x Bdt (Bvt)+750.7

Zalety:

i. Lokomotywa o mocy 1500 kW, EDB, tranzytowość A, ogrzewanie elektryczne składów, doskonałe właściwości adhezyjne – wszystkie składy napędzane;

ii. Zdolność od osiągania prędkości na linii (100 km/h) na odcinku Praha - Malá Skála z pojemnościowym składem;

iii. Na odcinku Tanvald - Kořenov zdolność podjazdu do wypchnięcia pod górę 3 klasycznych wagonów i możliwość kombinacji z wagonami silnikowymi;

iv. Sprawdzone działanie w zwrotnym składzie z pojazdem kierującym;

v. Wysoka pojemność składu możliwa do wykorzystania w poszczególnych godzinach szczytu;

vi. Możliwość uruchomienia dopuszczonych do międzynarodowego użytku pojazdów RIC, optymalne w rozwiązaniu bezpośrednich połączeń dalekobieżnych pojazdami z ewentualną zmianą lokomotyw na stacji SPG;

Wady:

i. Możliwość uruchomienia składów w ramach obiegów rakownickich składów jedynie podczas weekendów;

ii. Składy mogą w większości przypadków być objętościowo przewymiarowane, droga eksploatacja, nie odpowiedni do komunikacji uzupełniającej na trasie Tanvald - Železný Brod – Turnov;

iii. Problematiczne zestawienie efektywnych obiegów całotygodniowo, ewentualnie przy transporcie wyłącznie do Harrachova;

iv. **Konieczne przeprowadzenie prób ruchu kolejowego na odcinku Tanvald -**

Kořenov

v. Składy nie mogą osiągać górnej granicy prędkości;

d) Złożenie składów pociągów na odcinku Tanvald - Harrachov (- SPG) z bezpośrednich pociągów motorowych linii Liberec - SPG a Praha - Harrachov (- SPG)

Zalety:

- i. Rozwiązuje kwestię potrzebnego wspomagania przepustowości pociągów z Liberca do SPG na odcinku Tanvald - SPG, jeśli w Tanvaldzie są organizowane połączenia z przesiadkami od Železného Brodu;
- ii. Możliwość uruchomienia bezpośrednich pociągów z kierunku Liberec i Praga na wspólnej trasie na odcinku Tanvald - SPG (oszczędność przewozowa);
- iii. Rozwiązuje kwestię ograniczonej ilości pociągów 840, ewentualnie umożliwia wsparcie przepustowości pociągów linii Jizerskohorská železnice;
- iv. Umożliwia optymalne ustawienie pojemności składów przy ograniczonej przepustowości torów;

Wady:

- i. **Konieczne przeprowadzenie prób ruchu kolejowego na odcinku Tanvald - Kořenov**

- ii. Bardziej złożone manipulacje ze składami kolejowymi;

Zalecane rozwiązanie

Biorąc pod uwagę wszelkie aspekty jako długoterminowe rozwiązanie można polecić uruchomienie pociągów typu 843 w relacji Praha – Tanvald, starać się je naprawić i następnie otrzymać pozwolenie na odcinku Tanvald – Kořenov i uzyskać pozwolenie dla pociągów typu 843 na transport w Polsce. Z pociągami typu 843 można łączyć różne kombinacje składów o wystarczającej pojemności i jednocześnie można za ich pomocą stworzyć całotygodniowy efektywny obieg wagonów, obejmujący wszystkie pociągi na trasie 070 Praha - Turnov, pociągi pociągów pociągów Praha - Tanvald, pociągi uzupełniające na trasie Turnov - Železný Brod - Tanvald, pojemnościowe wsparcie pociągów Jizerskohorské železnice na wszystkich trasach i bezpośrednie połączenie Pragi z Harrachovem, ewentualnie SPG. Bardzo ważna jest możliwość kombinacji składów z lokomotywami 840. Oba typy składów mają ten sam typ hamulca (tarczowe).

W przypadku popytu na uruchomienie bezpośrednich dalekobieżnych pociągów z klasycznymi lokomotywami można wykorzystać lokomotywy 750.7.

Decyzja o wyborze najlepiej pasujących wagonów podlega wielu czynnikom i powinna być podjęta przez przewoźnika.

Uwaga: W celu uruchomienia transportu na odcinku Tanvald - Kořenov trzeba przeprowadzić próby i zatwierdzić składy wg przepisu SŽDC D40 (nie dotyczy składów typu 854.2). W celu pełnienia usług transportowych w Polsce należy uzyskać zezwolenie użytkowania określonych typów pociągów ze strony UTK według obowiązujących przepisów.

2.3.4.4 OBSZAR PERSONELU

Transport transgraniczny na odcinku Harrachov – SPG zwiększa wymagania dotyczące personelu przewoźnika. Członkowie drużyny kolejowej powinny umieć między innymi:

- a) Komunikować się w języku czeskim i polskim. Znajomość innych języków wygodą.
- b) Znać przepisy SŽDC D3, SŽDC D40 oraz lokalne umowy dot. pogranicza;

- c) Znać wszystkie obowiązujące taryfy (Idol, ČD TR 10, PKP, taryfa międzynarodowa...).

2.3.4.5 OBSZAR SPRZĘTU ZWIĄZANEGO Z ODPRAWĄ PASAŻERÓW

Podróżujący na odcinku Harrachov – SPG będą przechodzić odprawę bezpośrednio w pociągu. Liczba pracowników odprawy kolejowej musi być dostosowana do oczekiwanego zainteresowania, liczby podróżujących, ilości nieprzechodnych wagonów w składzie w ten sposób, żeby można było odprawić znaczącą większość podróżnych na odcinku trasy w czasie, który spędzą w pociągu zanim wysiądą. Rozwiązaniem może być także organizacja punktu kontaktowego ze strony przewoźnika na niektórych stacjach na trasie (zwłaszcza na stacji Szklarska Poręba Górna, w którym poza sprzedażą biletów można byłoby uzyskać informacje turystyczne i skorzystać z innych usług). Najtrudniejszym w obsłudze odcinkiem jest zwłaszcza SPG – Jakuszyce. Zakłada się wykorzystanie obecnie używanych terminali (POP). Ze względu na obowiązujące taryfy i pobór opłat za podróż w kilku walutach (CZK, PLN, EUR) terminale muszą zostać zaktualizowane poprzez rozszerzenie oprogramowania.

2.4 MARKETING

Marketing to proces ukierunkowany na zaspokajanie potrzeb klienta.

Przy pomocy narzędzi, metod i technik badań marketingowych poznaje się potrzeby i życzenia klientów wobec firm, instytucji państwowych i innych organizacji. Na podstawie uzyskanych informacji wymienione organizacje przyjmują strategię, których celem jest stworzenie oferty produktów i usług, która będzie miała jak najwyższą wartość dodaną, pojawi się w odpowiednim momencie, w dobrym miejscu i za przystępną cenę. Marketing jest pojmowany jako proces ukierunkowany na klienta, który obejmuje wszystkie działania firmy od zapewnienia źródeł, przez logistykę, produkcję, magazynowanie, aż po sprzedaż i zapewnienie serwisu posprzedażowego.

Grupa ekspertów dyskutowała o potrzebie odpowiedniego marketingu w ramach powyższego projektu. Wynikiem dyskusji jest wniosek, że zarówno dla polskiej jak i czeskiej strony marketing jest ważną częścią organizacji transportu publicznego, jednak żadna ze stron nie dysponuje zasobami ludzkimi ani finansowymi, koniecznymi do jego realizacji.

Badanie potrzeb i następujące wprowadzanie oferty dzieje się we współpracy z zapewniającymi transport przewoźnikami, a kwestie promocji, dokładnej oceny i reakcji na popyt pozostają na marginesie zainteresowania zamawiających.

2.4.1.1 DLACZEGO WARTO ZAJĄĆ SIĘ MARKETINGIEM?

Problem transportu publicznego jest problemem o dużym znaczeniu społecznym i w Europie panuje długotrwały trend, który z wielu przyczyn poprawia atrakcyjność indywidualnego transportu samochodowego bez względu na szkodliwy wpływ, jaki on ze sobą niesie (duża wypadkowość, korki i inne). Mały nacisk w tym obszarze jest kładziony na rozwój transportu publicznego, mimo, iż chodzi o obowiązek pełnienia służb publicznych i choć oferowana

przepustowość jest wystarczająca, a większa liczba podróżnych zmniejsza możliwą do wykazania stratę.

2.4.1.2 CEL DZIAŁAŃ MARKETINGOWYCH

Chodzi tu o długoterminowy proces, który umożliwi zamawiającym właściwie reagować na potrzeby podróżujących, oceniać, jakie kroki są możliwe do realizacji i ustanowić zrównoważony system transportowy na podstawie stosunku ilości podróżnych versus udokumentowane straty versus jakość usługi. Organy decyzyjne obu zamawiających będą regularnie informowane o wszystkich aktualnych sytuacjach i propozycjach.

Zgodzono się w następujących kwestiach:

- a) Należy wykorzystać możliwości współpracy z reprezentantami dziedzin, które zajmują się ruchem drogowym oraz prezentować i promować ten produkt za ich pośrednictwem;
- b) Należy wykorzystać możliwość współpracy z organami ERN w celu współpracy w obszarze marketingu;
- c) Należy wykorzystać możliwości związane z założeniem spółki USUS „NOVUM“, do której należą obaj zamawiający;
- d) Stworzyć wspólny projekt.

3 CZĘŚĆ PROJEKTOWA

3.1 PLAN REALIZACJI DWÓCH WARIANTÓW – ZESPÓŁ NIEZBĘDNYCH DZIAŁAŃ

W oparciu o uzgodnienia uczestniczących stron rozważane są tylko dwa warianty rozwiązania:

- a) Rozwiązanie podstawowe – zamówienie bezpośrednich pociągów Liberec – SPG u ČD w nawiązaniu do istniejącego, opartego na umowie, systemu zapewnienia realizacji na danym obszarze.
- b) Rozwiązanie rezerwowe – wykorzystanie opcji z istniejącej umowy z GW TR w przypadku braku możliwości rozwiązania podstawowego od 12/2015, z przesiadkami między pociągami w Harrachovie i SPG.

3.2 ROZWIĄZANIE PODSTAWOWE – ZAMÓWIENIE BEZPOŚREDNICH POCIĄGÓW LIBEREC – SPG U ČD

Do osiągnięcia celu konieczne są następujące działania i współpraca zaangażowanych partnerów:

3.2.1 UMWD

- a) Gwarancja, że realizacje na odcinku Harrachov – SPG odbywają się w ramach zobowiązania do świadczenia usługi publicznej (wykorzystanie wagonów motorowych 840 finansowanych z RPO); T: 30.6.2014
- b) Przygotowanie opartego na umowie systemu zapewnienia zamówienia realizacji; T: 09/2014
- c) Skuteczne wsparcie w zakresie dopuszczenia czeskich pojazdów do ruchu w Polsce w UTK; T: 11/2015
- d) Zagwarantowanie finansowania ruchu do 2026 roku przy uwzględnieniu dofinansowanych pojazdów; T: 09/2014
- e) Przedłużenie umowy o współpracy z Krajem Libereckim do 2026 roku; T: 2014
- f) Zwiększenie wydajności (*capacity*) linii w Polsce; T: przyszłość
- g) Skuteczne wsparcie przy przygotowaniu umowy międzyrządowej (uproszczenie ruchu poprzez wprowadzenie trybu PPS (stacja graniczna)); T: 11/2015
- h) Współpraca z KORID LK w ramach opracowania rozkładów jazdy; T: 09/2014
- i) Współpraca z KORID LK w ramach opracowania taryf; T: 09/2015

3.2.2 DEPARTAMENT TRANSPORTU UK KL

- a) Rozwiązanie kwestii aneksu do umowy o dofinansowanie pojazdów ČD 840 z RPO; T: 14.7.2014

- b) Przygotowanie opartego na umowie systemu zapewnienia zamówienia realizacji;
T: 09/2014
- c) Zagwarantowanie finansowania ruchu do 2026 roku przy uwzględnieniu dofinansowanych pojazdów;
T: 09/2014

3.2.3 KORID LK

- a) Opracowanie rozkładów jazdy oraz pozyskanie ofert przewoźników;
T: 09/2014
- b) Koordynacja niezbędnych zmian w infrastrukturze;
T: 2015
- c) Przygotowanie taryf;
T: 9/2015
- d) Przedłużenie umowy o współpracy z UMWD do roku 2026;
T: 2014
- e) skuteczne wsparcie przy przygotowaniu umowy międzyrządowej (uproszczenie ruchu poprzez wprowadzenie trybu PPS);
T: 11/2015

3.2.4 PR

- a) Zapewnienie dopuszczenia czeskich pojazdów do ruchu w UTK po przekazaniu dokumentów przez ČD, a.s.;
T: 07/2014
- b) Zawarcie umowy o przewozach z czeskim przewoźnikiem wraz z udzieleniem licencji na przewozy na odcinku Harrachov st.hr. - SPG;
T: 11/2014
- c) Zamówienie tras pociągów w Polsce;
T: regularnie
- d) Przygotowanie taryfy we współpracy z UMWD, czeskim przewoźnikiem i KORID LK;
T: 11/2015

3.2.5 ČD

- a) We współpracy z PR zapewnienie dopuszczenia niezbędnych pojazdów do ruchu w Polsce;
T: 07/2015
- b) Na podstawie dokumentów (gwarancja zobowiązania usługi publicznej) od KL złożenie wniosku o zmianę umowy o udzielenie dofinansowania na pojazdy z RPO w drodze aneksu;
T: 07/2014
- c) Na podstawie dokumentów (proponowany rozkład jazdy) od zamawiających opracowanie oferty cenowej;
T: 09/2014
- d) Przygotowanie umowy z zamawiającymi, operatorem linii, polskim przewoźnikiem;
T: 10/2015
- e) Przygotowanie taryfy we współpracy z UMWD, PR i KORID LK;
T: 10/2015
- f) Zapewnienie przeszkolonego personelu przed rozpoczęciem ruchu w Polsce;
T: 11/2015
- g) Uwzględnienie uwag do projektu przepisu SŽDC D40 w celu osiągnięcia maksymalnej operatywności podczas organizowania składów na odcinku Tanvald – Kořenov;
T: 11/2014
- h) Rozwiązanie niewystarczającej dyspozycyjności pojazdów w celu zapewnienia niezbędnej pojemności wszystkich pociągów zgodnie z zawartymi w umowach zobowiązaniami;
T: bezzwłocznie

- i) Rozwiązanie niewystarczającej dyspozycyjności pojazdów w celu zapewnienia zwiększonego ruchu bezpośrednich pociągów do SPG oraz na linii Tanvald – Železný Brod – Turnov (-Praga); T: 12/2015
- j) Skuteczne wsparcie przy przygotowaniu umowy międzyrządowej (uproszczenie ruchu poprzez wprowadzenie trybu PPS); T: 11/2015

3.2.6 SŽDC

- k) Zakończenie aktualizacji przepisu SŽDC D40, uwzględniającej wymogi przewoźników; T: 07/2015
- l) Aktywacja mijanki (zwrotnicy) Harrachov, ewentualnie Dolní Polubný; T: 12/2015
- m) W ramach aktualizacji MPU (lokalne uzgodnienia graniczne) określenie jako PPS Kořenov i SPG, naprawa nachylenia miarodajnego linii w Polsce (25 zamiast 35 promili) oraz przyjęcie działań na rzecz zwiększenia operatywności w czasie organizacji imprez masowych, wymagających większych przewozów; T: 2014
- n) Zapewnienie w formie napraw i inwestycji zdadności linii do użytkowania Tanvald – Harrachov st. hr.; T: na bieżąco
- o) Skuteczne wsparcie przy przygotowaniu umowy międzyrządowej (uproszczenie ruchu poprzez wprowadzenie trybu PPS); T: 11/2015
- p) Zwiększenie klasy obciążenia linii Tanvald – Harrachov st. hr aż do 18 t/oś; T: 2025

3.2.7 PMT LINIE KOLEJOWE SP. Z O.O.

- a) Zwiększenie wydajności (*capacity*) linii w Polsce; T: przyszłość
- b) Aktywacja mijanki (zwrotnicy) Jakuszyce; T: przyszłość
- c) W ramach aktualizacji MPU określenie jako PPS Kořenov i SPG, naprawa nachylenia miarodajnego linii w Polsce (25 zamiast 35 promili) oraz przyjęcie działań na rzecz zwiększenia operatywności w czasie organizacji imprez masowych wymagających większych przewozów; T: 2014
- d) Usunięcie spadków prędkości na przejazdach (poprzez ich zabezpieczenie lub zlikwidowanie), ewentualnie zwiększenie prędkości na linii; T: 2015
- e) Zapewnienie w formie napraw i inwestycji zdolności linii do użytkowania; T: na bieżąco
- f) Skuteczne wsparcie przy przygotowaniu umowy międzyrządowej (uproszczenie ruchu poprzez wprowadzenie trybu PPS); T: 11/2015

3.2.8 PKP PLK

- a) Zwiększenie wydajności (*capacity*) linii w Polsce, w szczególności stacji Szklarska Poręba Górna; T: przyszłość
- b) Aktywacja mijanki (zwrotnicy) Szklarska Poręba Dolna; T: przyszłość
- c) W ramach aktualizacji MPU określenie jako PPS Kořenov i SPG, naprawa nachylenia miarodajnego linii w Polsce (25 zamiast 35 promili) oraz przyjęcie działań na rzecz zwiększenia operatywności w czasie organizacji imprez masowych wymagających większych przewozów; T: 2014

- d) Zwiększenie prędkości na linii, w szczególności na odcinku Piechowice – Jelenia Góra;
T: 2015
- e) Zapewnienie w formie napraw i inwestycji zdolności linii do użytkowania; T: na bieżąco
- f) Skuteczne wsparcie przy przygotowaniu umowy międzyrządowej (uproszczenie ruchu poprzez wprowadzenie trybu PPS);
T: 11/2015

3.2.9 MT RCZ

- a) Uzgodnienie umowy międzyrządowej (uproszczenie ruchu poprzez wprowadzenie trybu PPS);
T: 11/2015
- b) Współpraca w ramach wspólnego wykorzystania składów w ruchu dalekobieżnym i regionalnym, ewentualnie w ramach opracowywania rozkładów jazdy; T: na bieżąco
- c) Zamówienie pociągów dalekobieżnych, łączących Pragę, SPG, ewentualnie Wrocław;
T: 2015

3.2.10 MINISTERSTWO TRANSPORTU PR

- a) Uzgodnienie umowy międzyrządowej (uproszczenie ruchu poprzez wprowadzenie trybu PPS);
T: 11/2015
- b) Współpraca w ramach wspólnego wykorzystania składów w ruchu dalekobieżnym i regionalnym, ewentualnie w ramach opracowywania rozkładów jazdy; T: na bieżąco
- c) Zamówienie pociągów dalekobieżnych łączących Pragę, SPG, ewentualnie Wrocław;
T: 2015
- d) Współpraca w ramach zawierania innych umów międzynarodowych; T: na bieżąco
- e) Zagwarantowanie wsparcia publicznego dla ruchu pociągów dalekobieżnych przez jak najdłuższy czas,
T: na bieżąco

3.2.11 DRÁŽNÍ ÚŘAD ČR (URZĄD TRANSPORTU KOLEJOWEGO RCZ)

- a) Współpraca w ramach dopuszczania polskich pojazdów do ruchu do PPS Kořenov;
T: na bieżąco
- b) Uwzględnienie wyników badań MU w przypadku pojazdów 843 oraz ich ponowne dopuszczenie na linii Tanvald – Harrachov;
T: 12/2015
- c) Skuteczne wsparcie przy przygotowaniu umowy międzyrządowej (uproszczenie ruchu poprzez wprowadzenie trybu PPS);
T: 11/2015

3.2.12 UTK

- a) Dopuszczanie pojazdów ČD 840 do ruchu do SPG;
T: 11/2015
- b) Skuteczne wsparcie przy przygotowaniu umowy międzyrządowej (uproszczenie ruchu poprzez wprowadzenie trybu PPS);
T: 11/2015
- c) Współpraca w ramach dopuszczania pozostałych czeskich pojazdów do ruchu do PPS SPG;
T: na bieżąco

3.2.13 ŽELEZNIČNÍ SPOLEČNOST TANVALD, O. P. S.

- a) Zloženie merytorycznej i cenowej oferty na ruch pociągów historycznych w dwóch wariantach ruchu (okresowy regularny ruch, ewentualnie ruch w wybrane dni);

T: 07/2014

- b) Projekt umowy dotyczącej zapewnienia ruchu pociągów historycznych;

T: 2014

3.3 ROZWIĄZANIE REZERWOWE – WYKORZYSTANIE OPCJI Z ISTNIEJĄCEJ UMOWY Z GW TR W PRZYPADKU BRAKU MOŻLIWOŚCI ROZWIĄZANIA PODSTAWOWEGO OD 12/2015, Z PRZESIADKAMI MIĘDZY POCIĄGAMI W HARRACHOVIE I SPG

Do osiągnięcia celu konieczne są następujące działania i współpraca zaangażowanych partnerów:

3.3.1 UMWD

- | | |
|--|------------|
| a) Zapewnienie na podstawie umowy i zapewnienie finansowania przewozów w kolejnych latach; | T: 03/2015 |
| b) Skuteczne wsparcie przy przygotowaniu umowy międzyrządowej (uproszczenie ruchu poprzez wprowadzenie trybu PPS); | T: 11/2015 |
| c) Współpraca z KORID LK w ramach opracowania rozkładów jazdy; | T: 09/2014 |
| d) Współpraca z KORID LK w ramach opracowania taryf; | T: 09/2015 |

3.3.2 DEPARTAMENT TRANSPORTU, URZĄD KRAJSKI KRAJU LIBERECKIEGO

- | | |
|--|------------|
| a) Przygotowanie opartego na umowie systemu zapewnienia zamówienia realizacji; | T: 02/2015 |
| b) Zagwarantowanie finansowania przewozów; | T: 06/2015 |

3.3.3 KORID LK

- | | |
|--|------------|
| a) Opracowanie rozkładów jazdy; | T: 03/2015 |
| b) Koordynacja niezbędnych zmian w infrastrukturze; | T: 2015 |
| c) Przygotowanie taryf; | T: 09/2015 |
| e) Skuteczne wsparcie przy przygotowaniu umowy międzyrządowej (uproszczenie ruchu poprzez wprowadzenie trybu PPS); | T: 11/2015 |

3.3.4 GW TR

- | | |
|--|------------|
| a) Przygotowanie opartego na umowie systemu zapewnienia zamówienia realizacji; | T: 02/2015 |
| b) Zagwarantowanie zapewnienia przewozów w kolejnych latach; | T: 03/2015 |
| c) Skuteczne wsparcie przy przygotowaniu umowy międzyrządowej (uproszczenie ruchu poprzez wprowadzenie trybu PPS); | T: 11/2015 |
| d) Współpraca z KORID LK w ramach opracowania rozkładów jazdy; | T: 03/2015 |
| e) Współpraca z KORID LK w ramach opracowania taryf; | T: 09/2015 |

4 ZAKOŃCZENIE

GRUPA EKSPERTÓW NA SPOTKANIU W HEJNICACH



Załącznik:

Projekt rozkładów jazdy