

Spotkanie konsultacyjne I

Konsultacje rynkowe

03.10.2024



**Ministerstwo
Infrastruktury**



**CENTRALNY PORT
KOMUNIKACYJNY**



POLSKIE LINIE KOLEJOWE



cupt

**CENTRUM UNIJNYCH
PROJEKTÓW TRANSPORTOWYCH**



Integracja narzędzi i koncepcji:



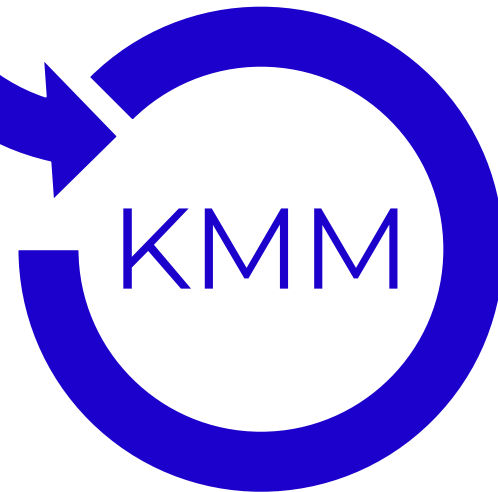
Pasażerski Model Transportowy



Horyzontalny Rozkład Jazdy



Kolejowy Model Mikrosymulacyjny



Integracja Instytucji:

Projekt realizowany wspólnie przez



Ministerstwo Infrastruktury



CENTRALNY PORT KOMUNIKACYJNY



POLSKIE LINIE KOLEJOWE



cupt

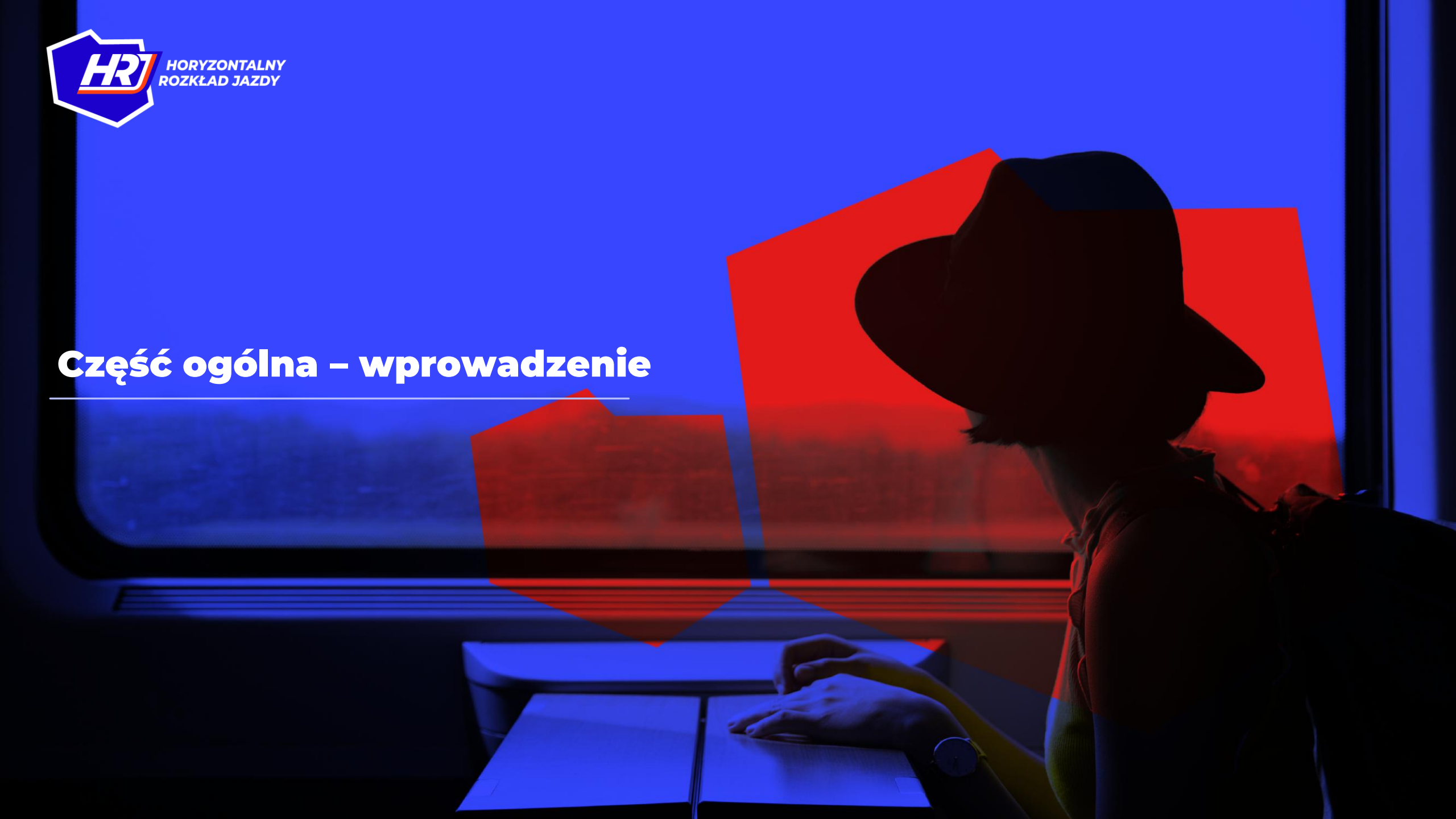
CENTRUM UNIJNYCH PROJEKTÓW TRANSPORTOWYCH





HORYZONTALNY
ROZKŁAD JAZDY

Część ogólna – wprowadzenie





Część ogólna - wprowadzenie (2 godz.)

- a. Przedstawienie instytucji zaangażowanych w Projekt HRJ
- b. Wprowadzenie do Projektu HRJ
 - Infrastruktura kolejowa w Polsce po 2030 roku
 - Cele i podstawowe założenia
 - Metodyka prac analitycznych
- c. Konsultacje z potencjalnymi Przewoźnikami dalekobieżnymi
 - Cel konsultacji
 - Przebieg procesu
 - Katalog tematów do konsultacji
- d. Pytania

1. Przerwa (15 min)

2. Część szczegółowa (2 godz.)

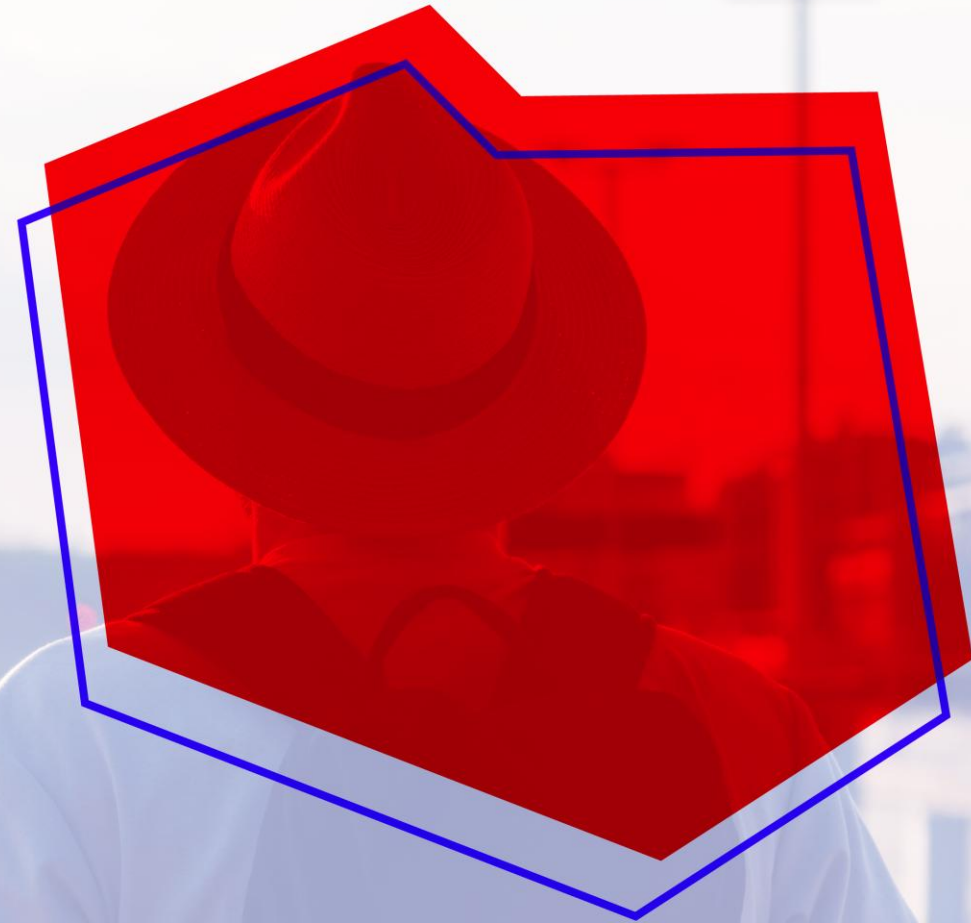
- a. Koncepcja predefiniowanych tras komercyjnych
- b. Ogólne podejście do przetargów w ramach PSO
- c. Pytania



HORYZONTALNY
ROZKŁAD JAZDY

Wprowadzenie do Projektu HRJ

Infrastruktura kolejowa w Polsce po 2030 roku



RJ 2030/2031

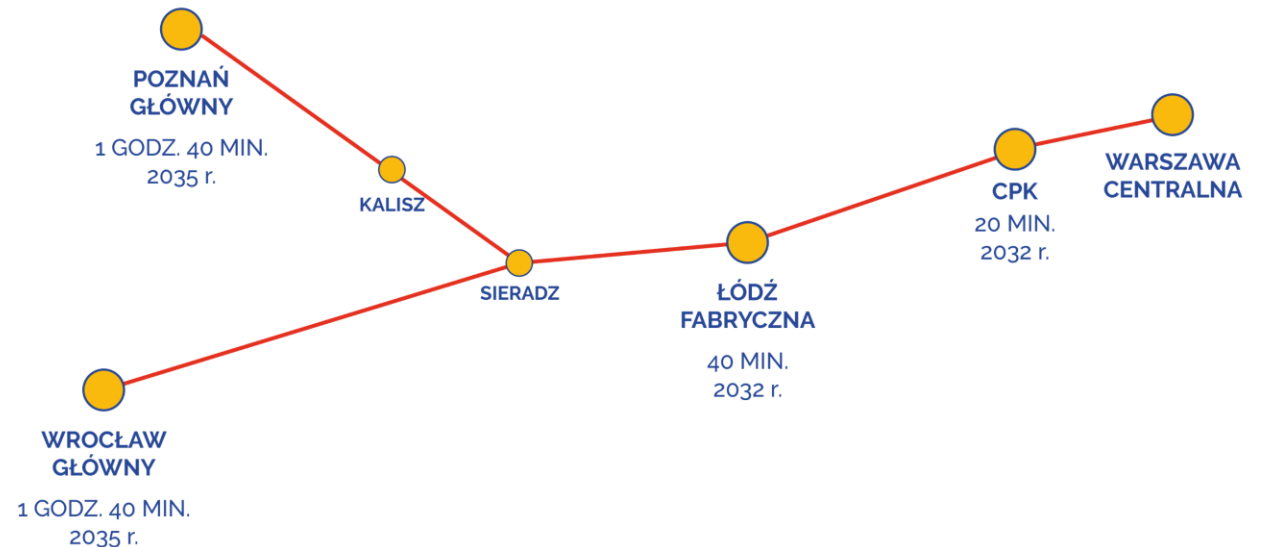
- Uzyskanie prędkości **250 km/h** na Centralnej Magistrali Kolejowej (**Warszawa – Kraków/Katowice**)
- Uzyskanie prędkości **200 km/h** na odc. **Gdynia – Słupsk**
- Udrożniony Katowicki Węzeł Kolejowy
- Wdrażanie ERTMS na sieci bazowej TEN-T
- **Nowe linie kolejowe:**
 - **Rail Baltica** na odcinku **Ełk – Suwałki – Trakiszki – granica państwa**
 - „Podłęże – Piekietko” skracające dystans z **Krakowa do Zakopanego i Nowego Sącza**



— linie kolejowe zarządzane przez PKP S.A.
— nowe odcinki sieci dla ruchu dalekobieżnego
zbudowane przez PKP S.A.

- Pierwsze pociągi mają pojechać linią Warszawa – CPK – Łódź w **2032 r.**
- Po uzupełnieniu o odcinek Łódź – Sieradz – Wrocław i Sieradz – Poznań oraz uwzględnieniu bezpiecznej rezerwy czasu cały „Y” powinien być gotowy w **2035 r.**
- Infrastruktura umożliwi prędkość **350 km/h**
- Największa prędkość rozkładowa: **300 – 320 km/h**

Schemat przebiegu „Y” Czasy przejazdu podane są w zaokrągleniu do 5 min.



Zwiększenie prędkości z 250km/h do 300 – 320 km/h

RJ 2031/2032



W zakresie nowych linii kolejowych na mapie nie pokazano wszystkich połączeń z istniejącą siecią

źródło danych przestrzennych:
PLK S.A., CPK Sp. z o.o., GUGK

RJ 2034/2035



W zakresie nowych linii kolejowych na mapie nie pokazano wszystkich połączeń z istniejącą siecią

źródło danych przestrzennych:
PLK S.A., CPK Sp. z o.o., GUGK

Zintegrowana Sieć Kolejowa: długoterminowy plan rozwoju po 2035 roku

- **Dotychczasowe plany inwestycyjne to jeden z możliwych scenariuszy**
 - Czy przynosi on maksimum korzyści przy akceptowalnym poziomie kosztów?
 - Czy niezbędne są jego korekty?
- **Analizy sieciowe**
 - Obejmujące całą sieć kolejową w Polsce
 - Zakładające racjonalną skalę inwestycji CPK i PLK
 - Prowadzone wspólnie i w dialogu z branżą
- **Planowane wyniki prac – IV kwartał 2025 r.**
 - Długoterminowy i stabilny plan rozwoju sieci kolejowej
 - Przygotowanie rozporządzenia w sprawie rozwoju sieci kolejowej w Polsce

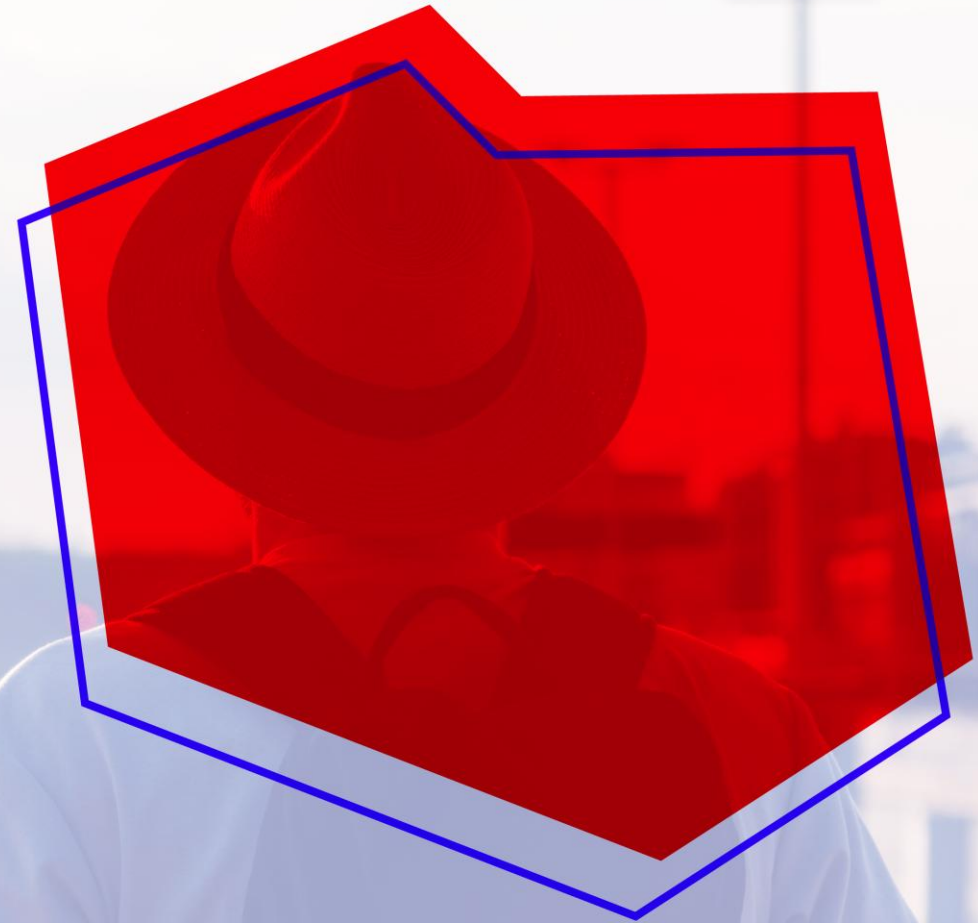




HORYZONTALNY
ROZKŁAD JAZDY

Wprowadzenie do Projektu HRJ

Cele i podstawowe założenia



Dlaczego powstaje Horyzontalny Rozkład Jazdy?

Kolej w Polsce w perspektywie 2030 roku czekają istotne zmiany:

- Nowe linie kolejowe
- IV pakiet kolejowy – koniec umowy wieloletniej z PKP Intercity S.A.
- Rozpoczęcie budowy linii KDP – w 2035 powstanie wysokowydajna infrastruktura
- Planowane jest wdrożenie nowego unijnego rozporządzenia o przepustowości*

Powyższe uwarunkowania będą pozytywnym impulsem dla systemu kolejowego pod warunkiem, że zostanie on na nie przygotowany. Wymaga to odpowiedniej koordynacji jego elementów – w tym rozkładu jazdy pociągów będącego bazą dla wielu innych składników tego systemu

*) Regulation of the European Parliament and of the Council on the use of railway infrastructure capacity in the single European railway area, amending Directive 2012/34/EU and repealing Regulation (EU) No 913/2010, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52023PC0443>



Słowa kluczowe

na tabor stałe i przejrzyste relacje pociągów minimalny standard
ryczne trasy pociągów RJ podparty analizami popytu wzorcowe
ągów system skomunikowań założenia dla rozwoju i utrzyman
ni popytu minimalny standard częstotliwości cykliczne i symetr
bowanie na tabor wzorcowe czasy jazdy RJ podparty analizami p
wań cykliczne i symetryczne trasy pociągów stałe i przejrzyste
pociągów założenia dla rozwoju i utrzymania infrastruktury cy
y jazdy zapotrzebowanie na tabor RJ podparty analizami popytu

Założenia dla układu linii komunikacyjnych

Dostęp do kolei dalekobieżnej dla każdego powiatu:

- ➔ bezpośrednio przez pociąg dalekobieżny
- ➔ lub przez skomunikowany pociąg regionalny lub autobus

Silne linie komunikacyjne:

dla pojedynczej linii komunikacyjnej częstotliwość nie mniejsza niż 2 godz., tj. co 2 godz., 1 godz. lub 30 min

Na głównych liniach KDP do Warszawy częstotliwość co 30 min

– podstawa dla przewozów komercyjnych

Nie wszędzie zasadne jest organizowanie połączeń dalekobieżnych:

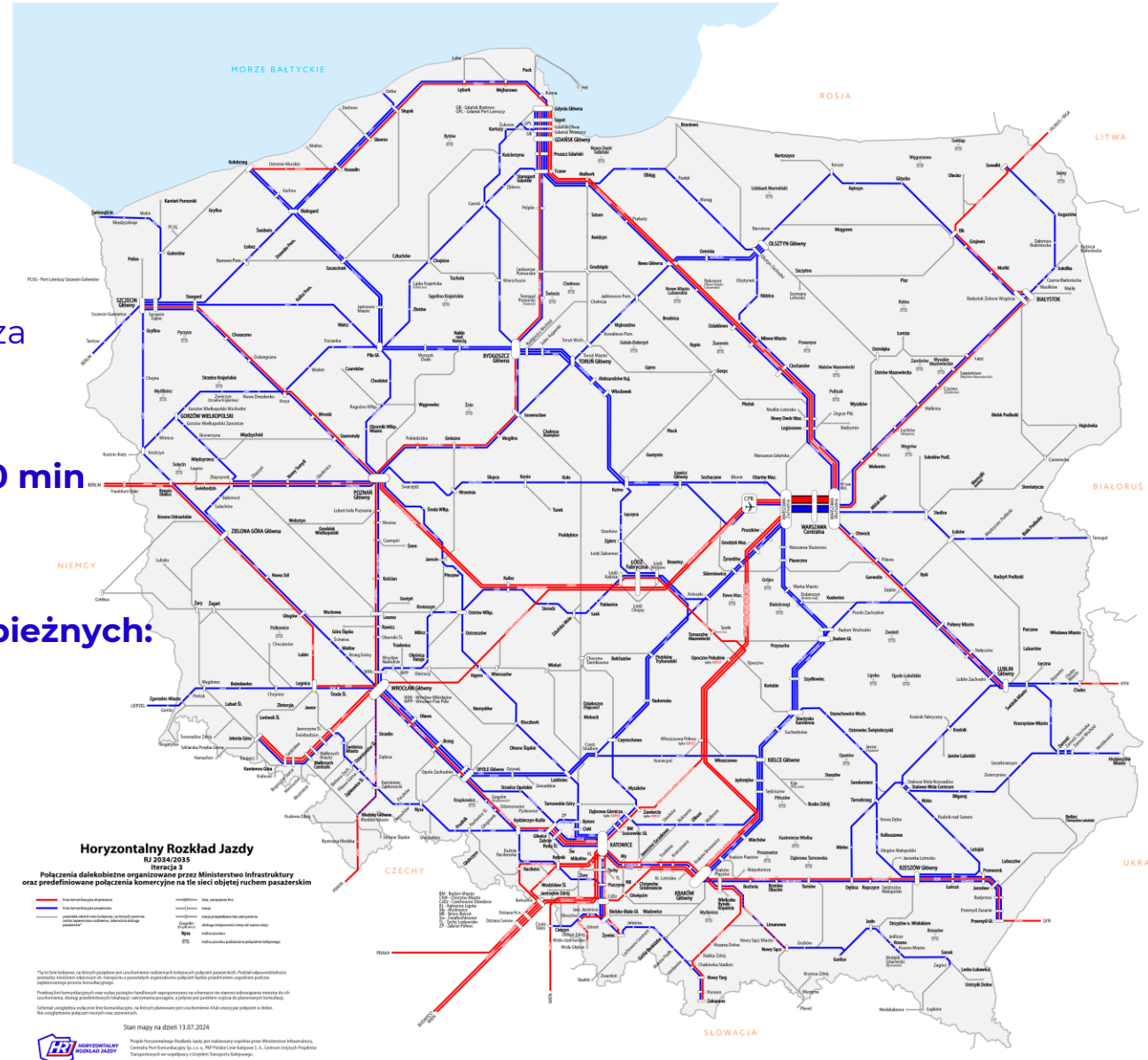
lepsze są częste pociągi regionalne (RE/osobowe) co 1-2 godz. niż pojedyncze w dobie pociągi dalekobieżne

Największe miasta Polski osiągalne KDP w czasie poniżej 2 godzin z Warszawy Centralnej

Co do zasady:

Linie **ekspresowe** – obsługiwane komercyjnie

Linie **pośpieszne** – w ramach umowy PSC

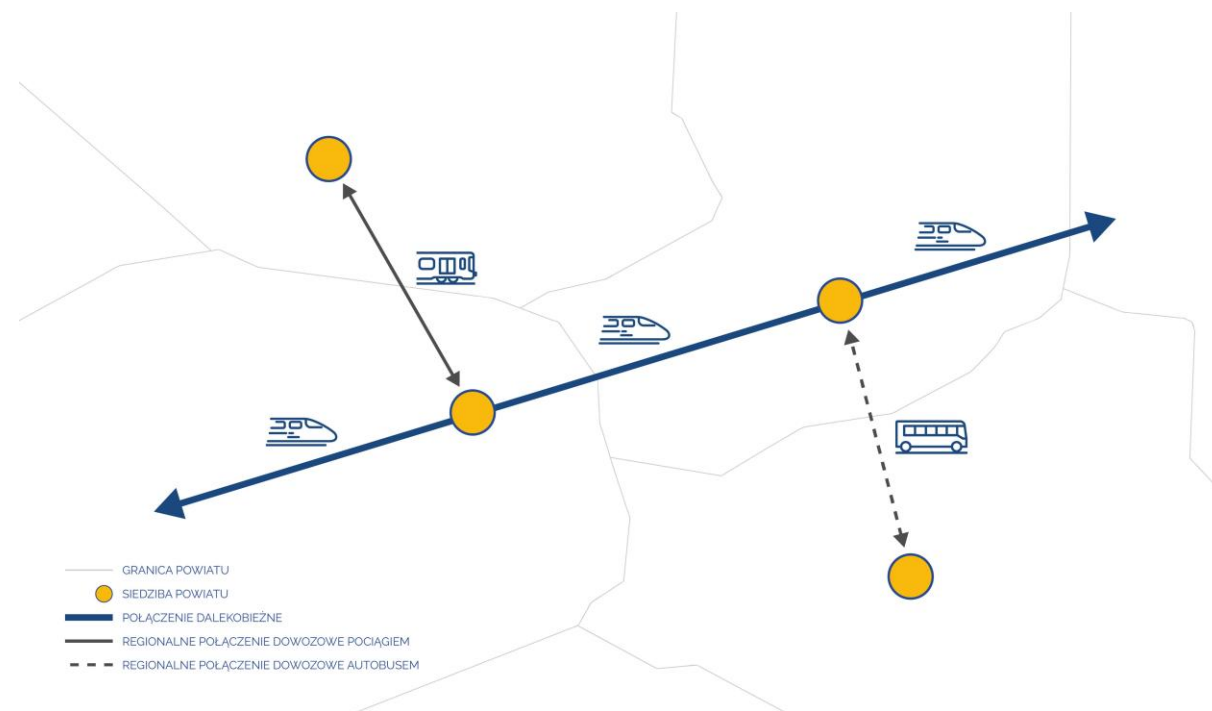


Podróże dalekobieżne dla wszystkich powiatów w oparciu o połączenia:

- dalekobieżne
- regionalne (skomunikowane z dalekobieżnymi)
- autobusowe (dojazd do połączeń dalekobieżnych)

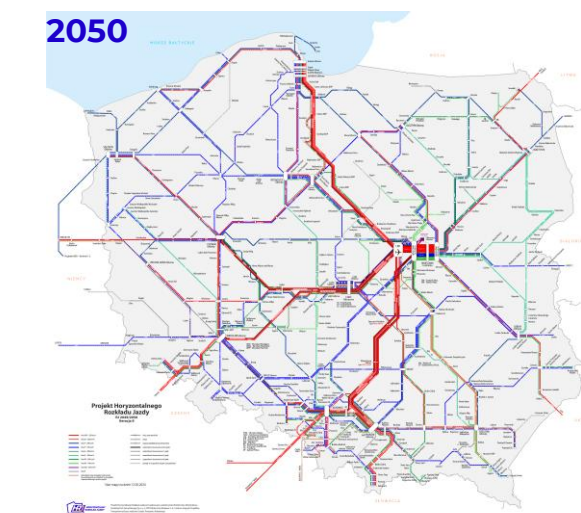
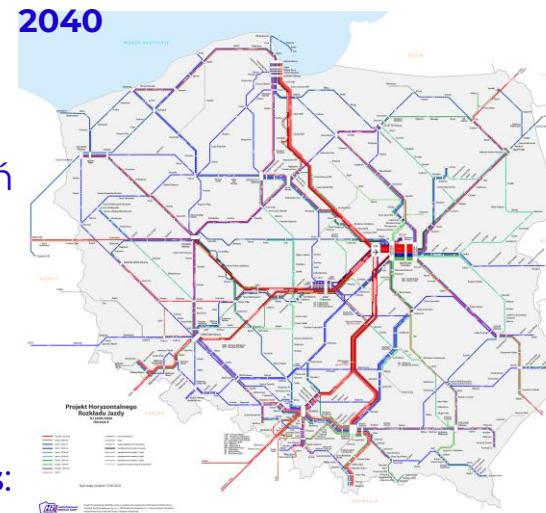
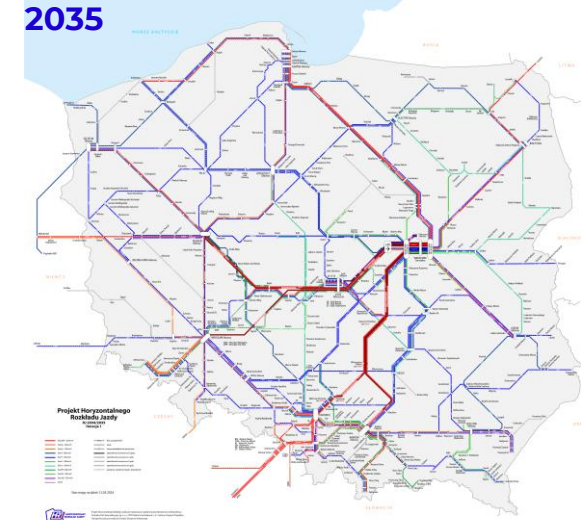
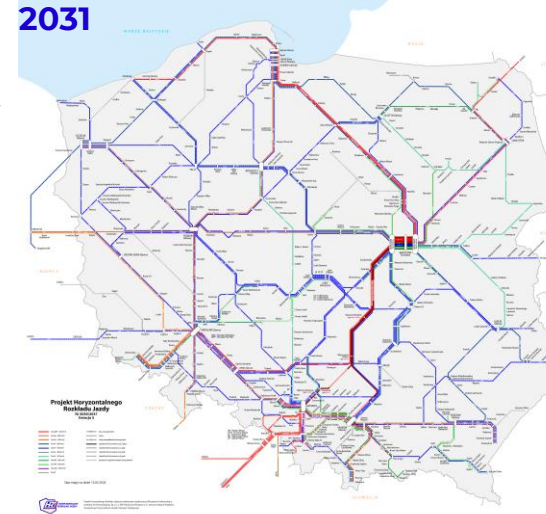
System połączeń krajowych jako **rama dla systemów regionalnych** tworzonych przez marszałków województw

Kształtowanie linii komunikacyjnych na podstawie **więzby ruchu**



Idea dostępu do krajowego systemu kolei dalekobieżnej z każdego powiatu: bezpośrednio, koleją regionalną lub autobusem

- HRJ jest wypracowanym wspólnie przez MI, CPK i PKP PLK narzędziem (metodą) przygotowywania oferty przewozowej opartej na prognozach ruchu, a następnie rozkładu jazdy pociągów w oparciu o analizy przepustowości
- Kluczowym aspektem HRJ jest konieczność **konsultacji** rozwiązań z wieloma interesariuszami, co ma zapewnić zaangażowanie w projekt oraz **stabilny konsensus w zakresie koordynacji tras pociągów** różnych typów
- Stabilność HRJ ma polegać na tym, aby wypracowane wspólnie rozwiązania były akceptowane przez wszystkich i **stanowiły bazę na wiele kolejnych rozkładów jazdy**
- HRJ będzie **skalowalny** w latach, tj. umożliwi wzrost liczby połączeń w zależności od możliwości (finansowych, taborowych itp.) poprzez „**aktywowanie**” nowych tras ułożonych wg jednolitego wzorca danej linii komunikacyjnej
- Nie jest wykluczone uzupełnianie bazowej siatki połączeń „systemowych” **dodatkowymi połączeniami PSO lub open access:** pociągi nocne, sezonowe, pojedyncze w dobie, wydłużenia trasy



Schemat linii komunikacyjnych

Rozkład jazdy 2034/2035

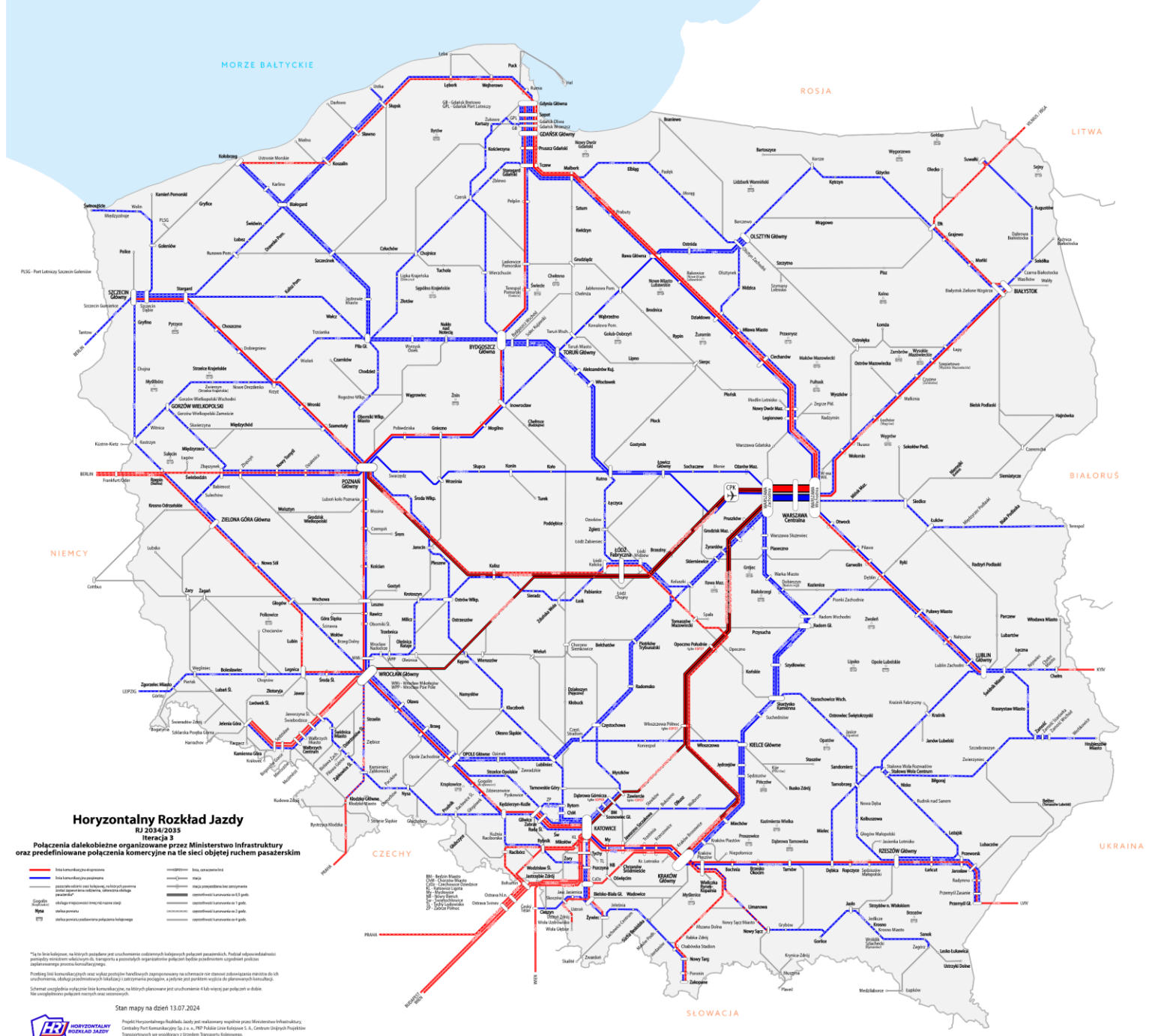
Połączenia dalekobieżne organizowane przez Ministerstwo Infrastruktury oraz predefiniowane połączenia komercyjne na tle sieci objętej ruchem pasażerskim

Linia komunikacyjna:

- █ ekspresowa
- █ pośpieszna

Schemat w pełnej rozdzielczości dostępny jest na www.hrj.gov.pl

[Bezpośredni link do schematu](#)



Horyzontalny Rozkład Jazdy
RJ 2034/2035
I kwartał 3

Połączenia dalekobieżne organizowane przez Ministerstwo Infrastruktury oraz predefiniowane połączenia komercyjne na tle sieci objętej ruchem pasażerskim

█ Linia komunikacyjna ekspresowa	█ Linia komunikacyjna pośpieszna	█ Linia komunikacyjna ekspresowa	█ Linia komunikacyjna pośpieszna
█ Linia komunikacyjna ekspresowa	█ Linia komunikacyjna pośpieszna	█ Linia komunikacyjna ekspresowa	█ Linia komunikacyjna pośpieszna
█ Linia komunikacyjna ekspresowa	█ Linia komunikacyjna pośpieszna	█ Linia komunikacyjna ekspresowa	█ Linia komunikacyjna pośpieszna

*Na tej linii kolejowej, na których obsłudze jest uruchomienie całonocnych pociągów pasażerskich. Podział informacyjny między podmioty odpowiedzialne za transport jest w procesie organizacyjnym i będzie aktualizowany zgodnie z potrzebami.

Przebieg linii komunikacyjnych może ulec zmianom bez ostrzeżenia w celu dostosowania do zmian organizacyjnych i technicznych. Wszelkie zmiany będą ogłaszane w odpowiednim czasie.

Schemat uwzględnia wyłącznie linie komunikacyjne, na których planowane jest uruchomienie 4-6 pociągów par dniowo. Nie uwzględniono połączeń innych linii kolejowych.

Stan mapy na dzień 13.07.2024

Projekt Horyzontalnego Rozkładu Jazdy jest realizowany zgodnie z planem Ministerstwa Infrastruktury. Centralny Punkt Komunikacyjny (C.P.K.) jest realizowany zgodnie z planem Ministerstwa Infrastruktury. Centralny Punkt Komunikacyjny (C.P.K.) jest realizowany zgodnie z planem Ministerstwa Infrastruktury.

Informacje dotyczące HRJ na horyzont 2035



Czego nie ma na udostępnionym schemacie linii komunikacyjnych?

Na schemacie nie zaznaczono innych kategorii pociągów niż ekspresowe i pośpieszne, tj.:

- połączeń „niesystemowych” – nocne, sezonowe, pojedyncze w skali doby
- regionalnych ekspresów (w tym na liniach dużych prędkości)
- osobowych regionalnych i aglomeracyjnych

Podstawowe informacje o segmencie dalekobieżnym

Maksymalna roczna praca eksploatacyjna na terenie Polski:

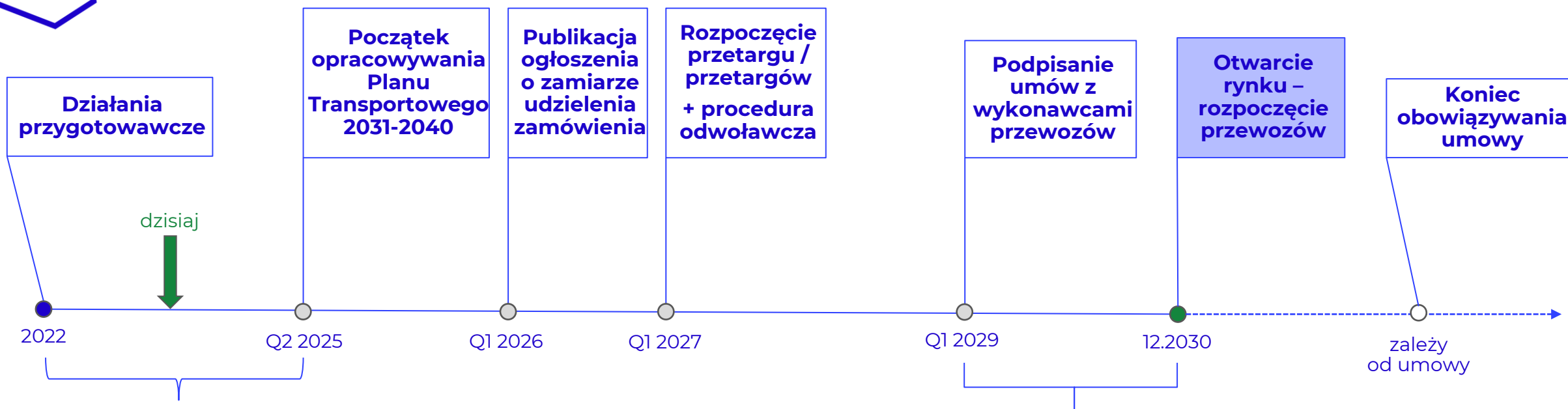
- segmentu **KDP/Ex** – **72 mln [pockm]**
- segmentu **P** – **71 mln [pockm]**
- łącznie – **143 [pockm]**

Segment KDP/Ex – co do zasady połączenia komercyjne uruchamiane w ramach predefiniowanych tras komercyjnych, czyli poza umową PSC

Segment P – co do zasady służba publiczna (w ramach umowy PSC)

Roczna liczba PAX segmentu **dalekobieżnego** – **87 – 102 mln pas.**

Harmonogram działań



- Konsultacje publiczne z marszałkami województw, potencjalnymi przewoźnikami, sąsiednimi krajami, społeczeństwem i organizacjami branżowymi
- Iteracyjne prace nad HRJ uwzględniające wnioski z konsultacji
- Opracowanie nowego planu transportowego
- Niezbędne zmiany legislacyjne
- Przygotowanie do procesu przetargowego

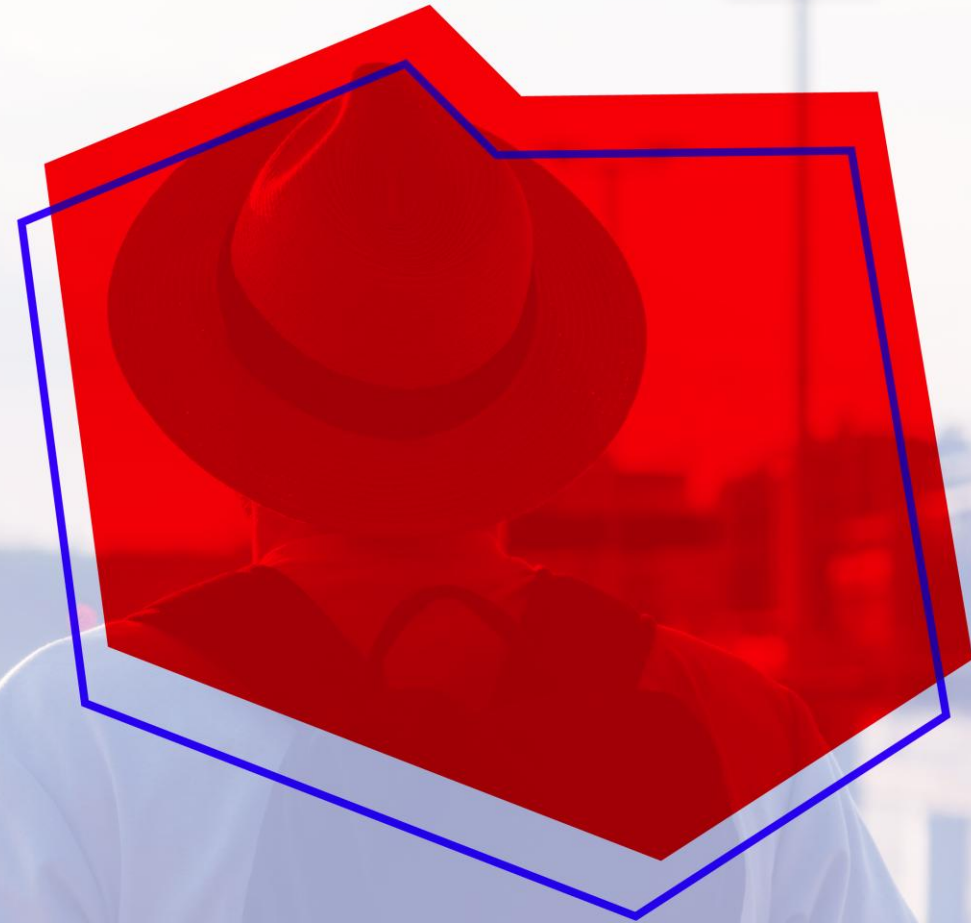
- Zakup taboru i dopuszczenie do ruchu
- Organizacja przewoźnika



HORYZONTALNY
ROZKŁAD JAZDY

Wprowadzenie do Projektu HRJ

Metodyka realizacji prac analitycznych





Konsultacje:

- z organizatorami ptz (18)
- z przewoźnikami (w tym potencjalnymi)
- ze społeczeństwem i branżą

Koordinacja tras pociągów (RJ) z sąsiednimi krajami:

- Niemcy (projekt Deutschland Takt)
- Czechy, Austria, Słowacja, Węgry
- Rail Baltica (Litwa, Łotwa, Estonia)



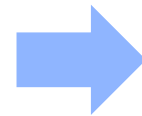
Używane narzędzia



Prognozy ruchu osób są przygotowywane w **Pasażerskim Modelu Transportowym (PMT)** wykonanym w oprogramowaniu PTV Visum

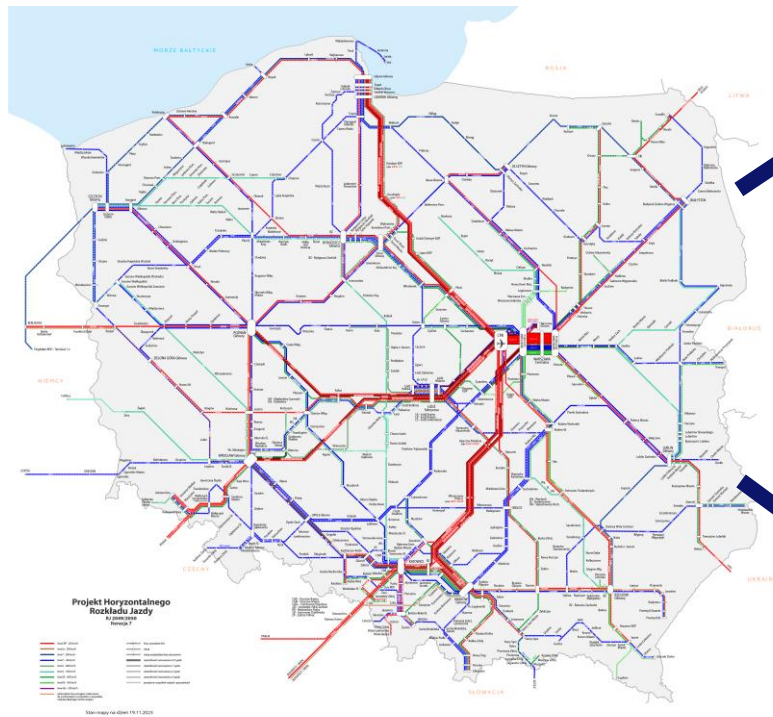


Wstępne analizy przepustowości oraz wstępna koordynacja tras pociągów są przygotowywane w **PMT** w oprogramowaniu PTV Visum (wykresy ruchu, netgraph)

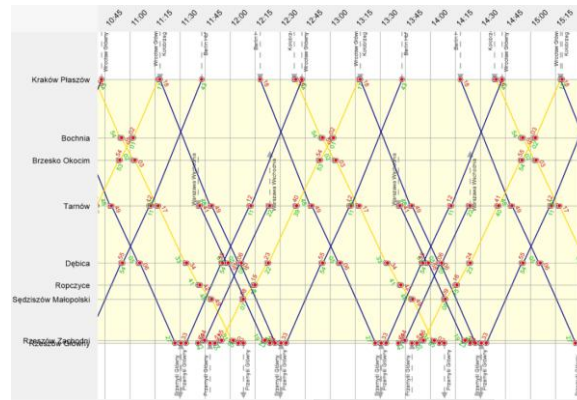


Szczegółowe analizy przepustowości oraz szczegółowa koordynacja tras pociągów są przygotowywane w **Kolejowym Modelu Mikrosymulacyjnym (KMM)** w oprogramowaniu Rail Sys (symulacja ruchu, wykresy ruchu, netgraph)

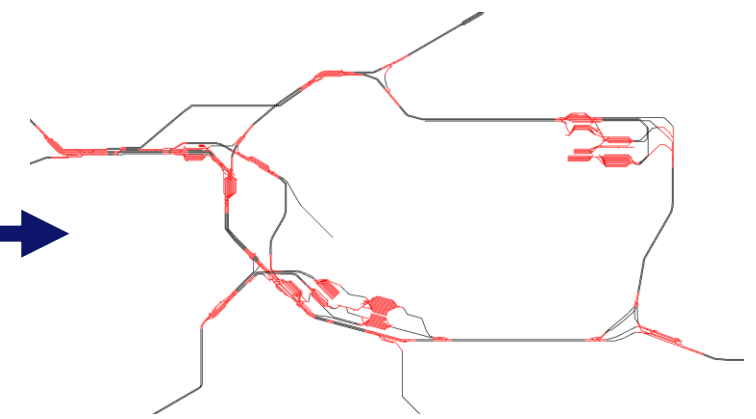
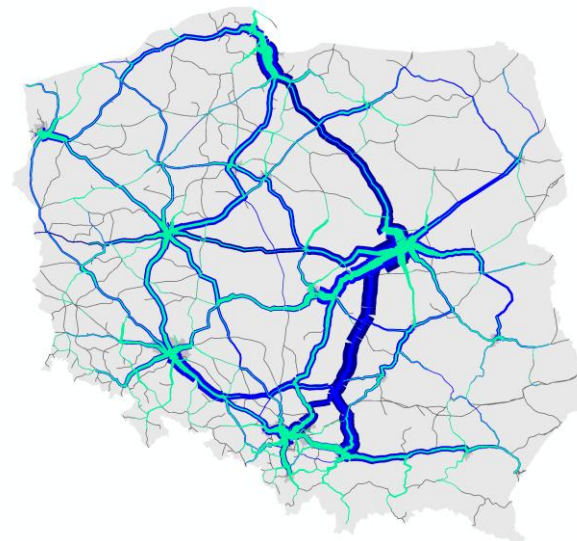
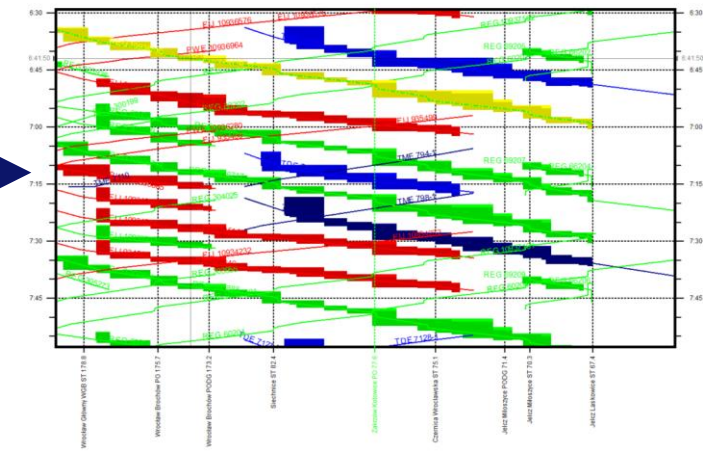
Skala makro i mikro analiz w HRJ



Skala Makro - PMT

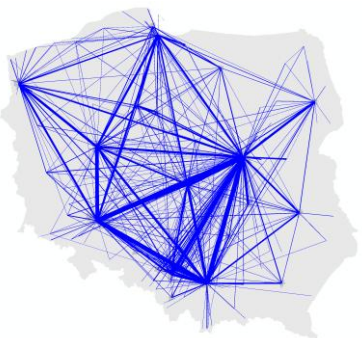


Skala Mikro - KMM



Ramowy proces prac analitycznych

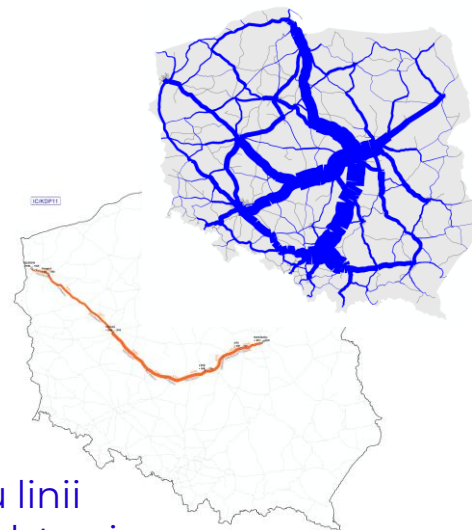
Więźba ruchu



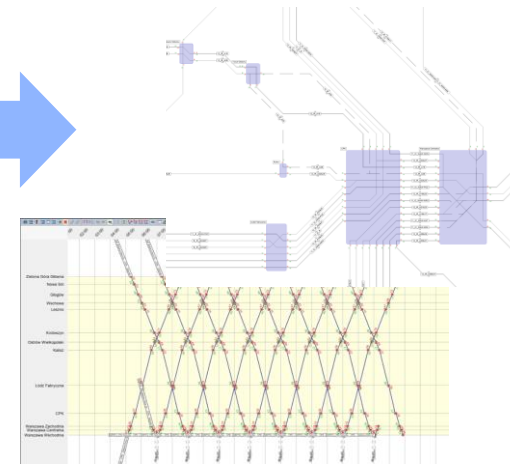
Układ linii komunikacyjnych



Prognoza
potoków
pasażerskich



Zdolność
przepustowa
i koordynacja tras
pociągów
„slotów”



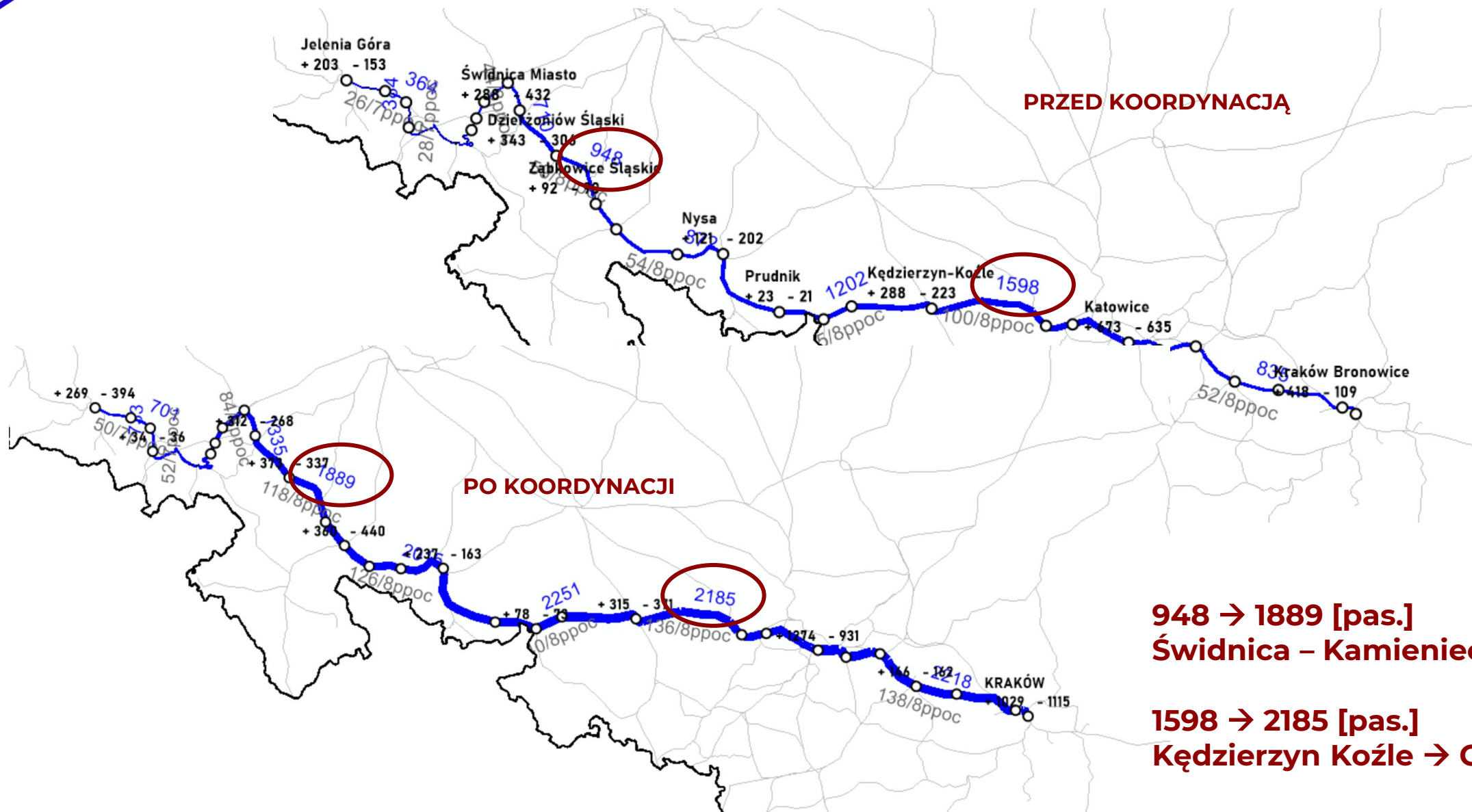
Parametry
infrastruktury



Kształtowanie układu linii komunikacyjnych na podstawie szczegółowej prognozy ruchu

Dopracowywanie układu linii komunikacyjnych

Wpływ koordynacji tras na modelowane w PMT potoki pasażerskie

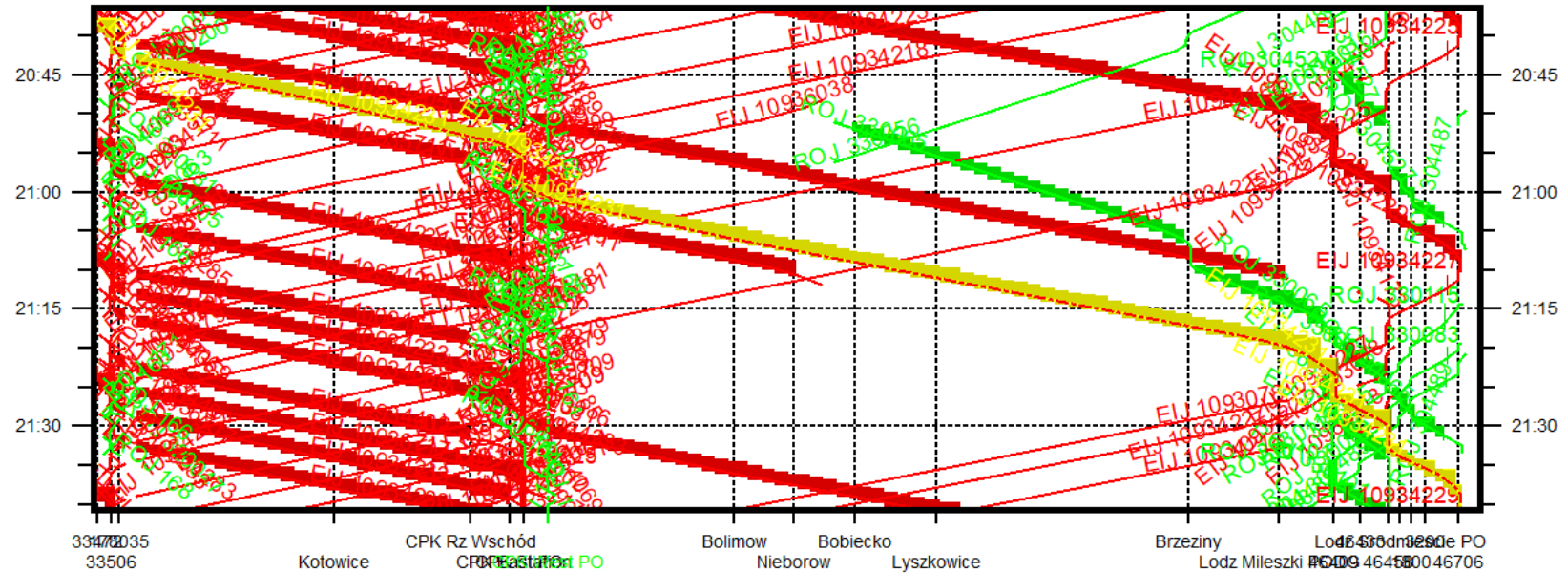


Zaawansowane analizy przepustowości, rozkładu jazdy i infrastruktury w oprogramowaniu RailSys

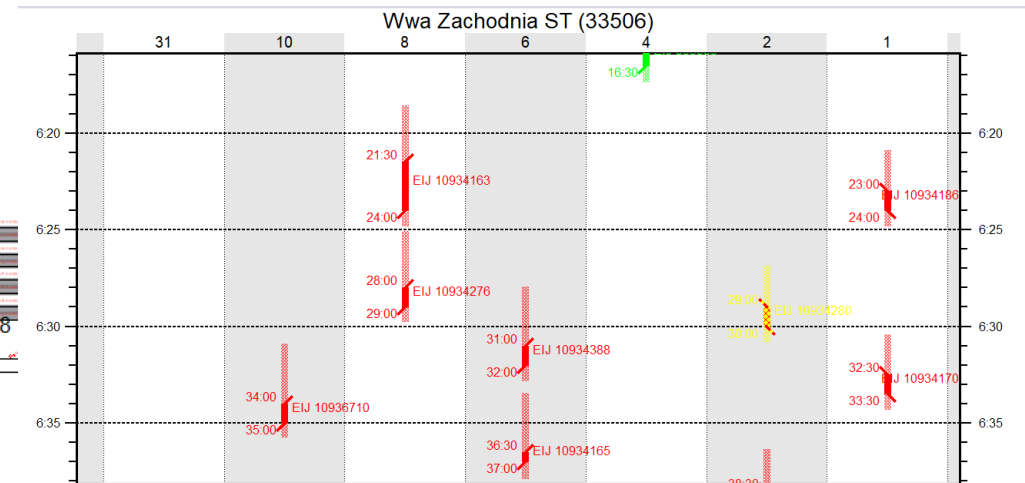
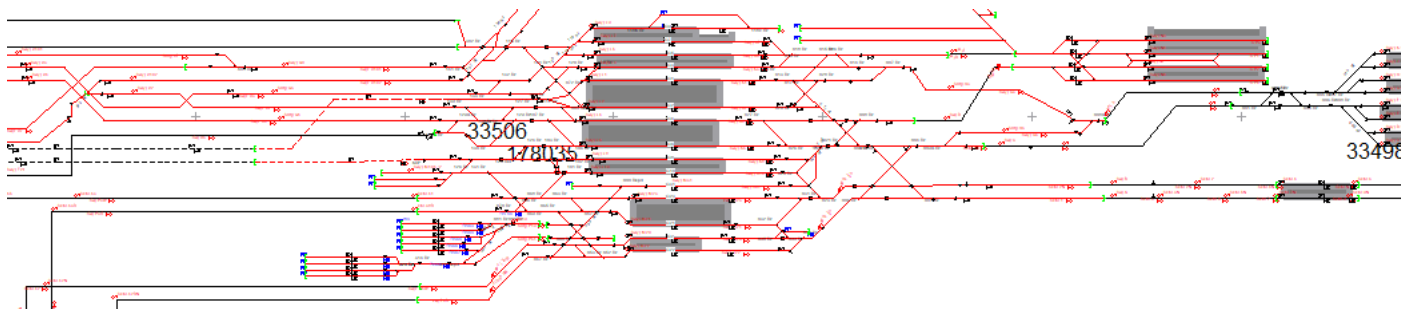
Szczegółowy model infrastruktury:
każdy tor, rozjazd, semafor, odstęp
blokowy, peron, ograniczenie prędkości...

Rozkłady jazdy na wykresach ruchu

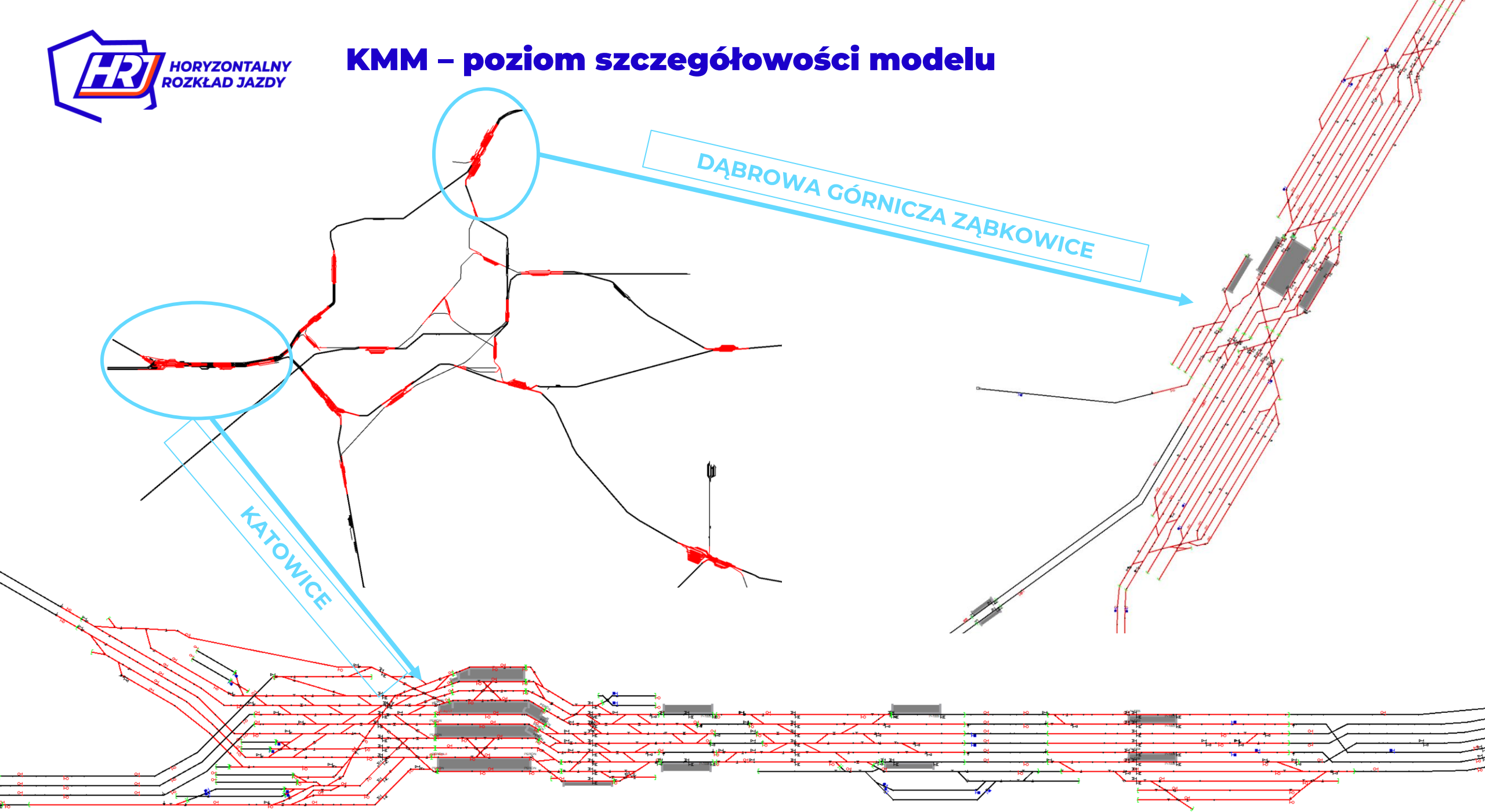
Symulacje ruchu oraz analizy
przepustowości zgodnie z Kartą UIC406



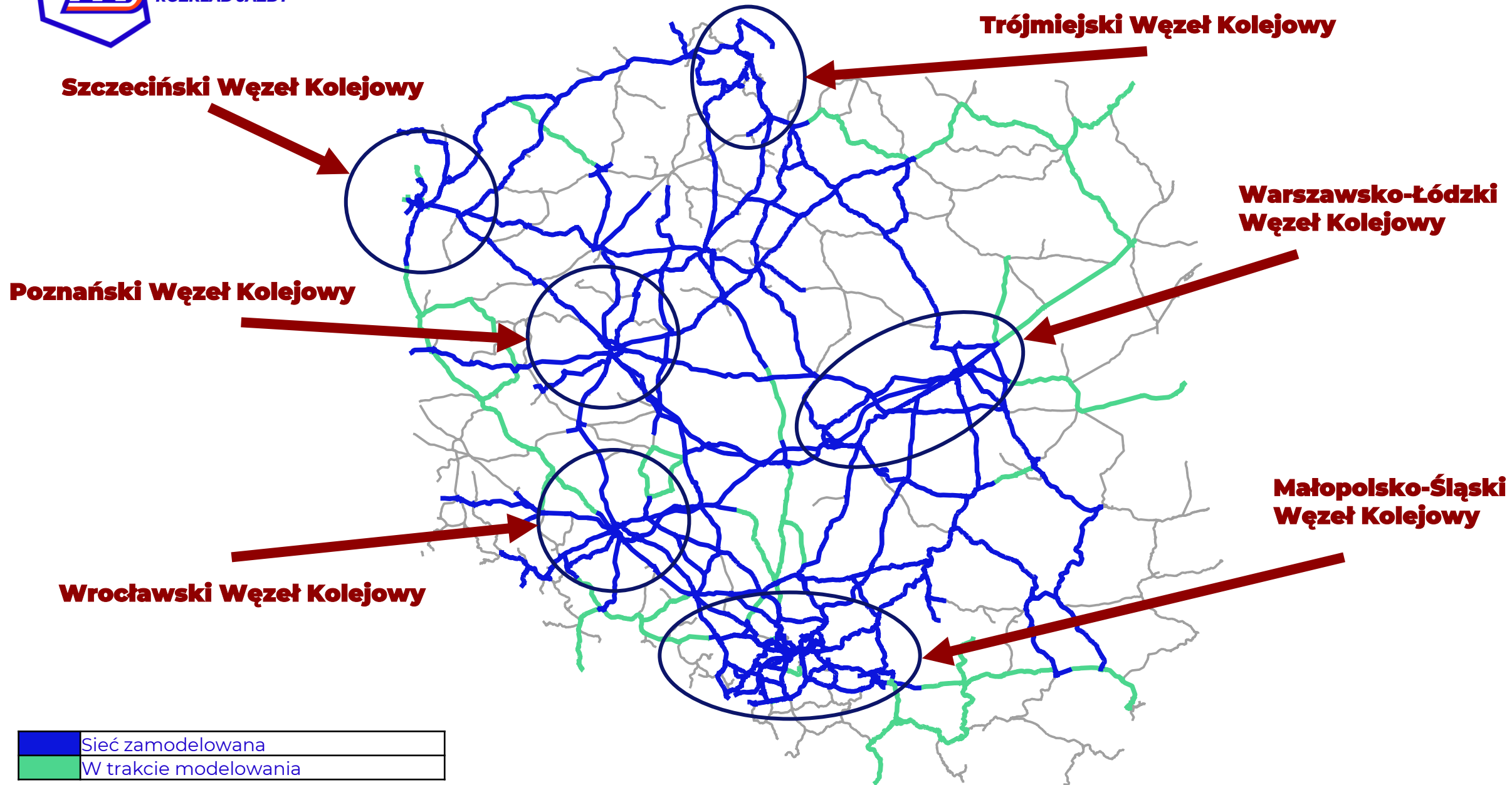
**EFEKT: infrastruktura dopasowana do rozkładu jazdy,
a nie rozkład jazdy do infrastruktury!**



KMM – poziom szczegółowości modelu

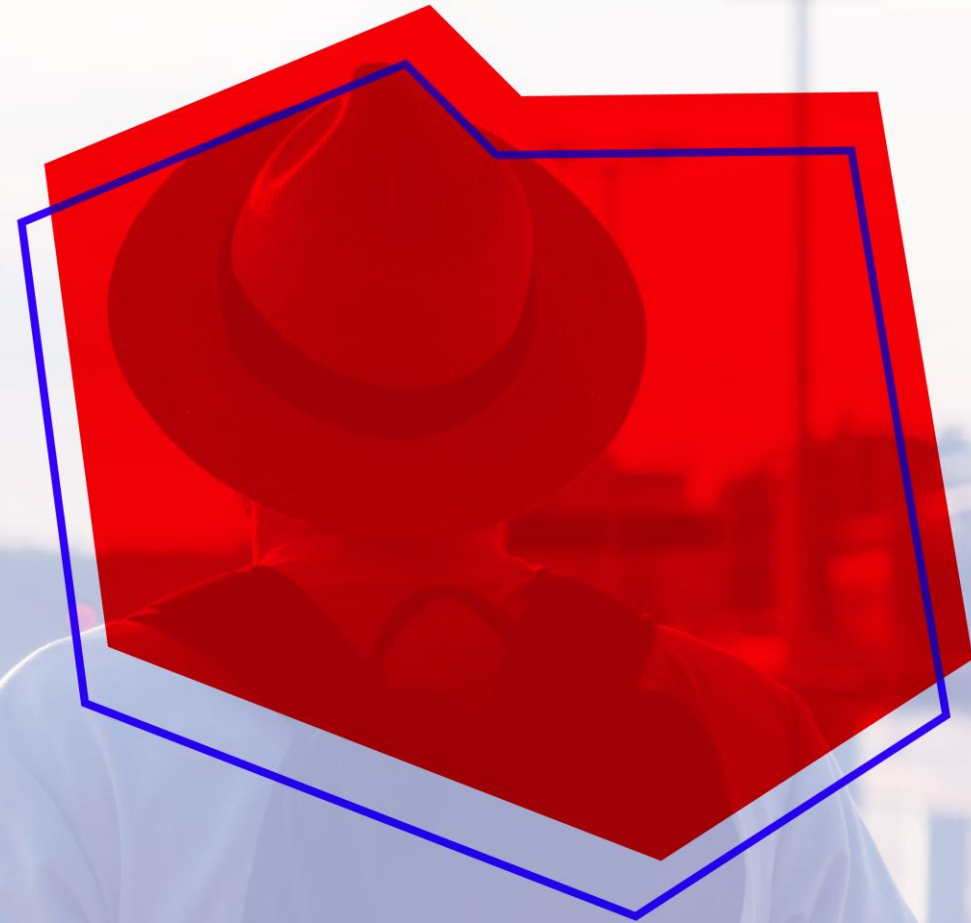


KMM – stan zaawansowania



Konsultacje z potencjalnymi Przewoźnikami dalekobieżnymi

1. Cel konsultacji
2. Przebieg procesu
3. Katalog tematów do konsultacji



Barierzy informacyjne i/lub asymetria informacji

<p>Ograniczona dostępność danych (decyzja o wejściu na rynek nie może być podjęta z powodu braku dostępnych informacji)</p>	<p>Bariera strukturalna i strategiczna</p>
<p>Asymetria informacji (przedsiębiorstwa zasiedziałe posiadają bardziej wiarygodne dane niż potencjalni nowi uczestnicy rynku)</p>	<p>Bariera strukturalna i strategiczna</p>

Źródło:
IRG Rail Report,
Analiza oferty przewozowej operatorów realizujących przewozy na zasadzie „otwartego dostępu”
w wybranych krajach europejskich wraz z oszacowaniem ich potencjalnej oferty w Polsce

Wniosek

- Gotowość do dialogu z branżą
- zapewnienie transparentności procesu

Działania

- Udostępnianie PMT zainteresowanym podmiotom
- Dzielenie się prowadzonymi analizami popytowymi

Cel

- Zapewnienie różnorodnej i atrakcyjnej oferty przewozowej oraz wysokie wykorzystanie sieci



- **Unikanie wprowadzania barier wejścia na rynek**
- **Możliwe wprowadzenie usprawnień do proponowanych rozwiązań**
- **Ocena siatki połączeń**
- **Dyskusja na temat wielkości i kształtu oferty komercyjnej**

4 filary konsultacji

MARSZAŁKOWIE WOJEWÓDZTW

ORGANIZATORZY AGLOMERACYJNI

- Oferta przewozowa i rozkład jazdy
- Koordynacja oferty dalekobieżnej i regionalnej
- Skomunikowania z pociągami regionalnymi
- Połączenia dowozowe do pociągów dalekobieżnych

POTENCJALNI PRZEWOŹNICY

- Oferta przewozowa i rozkład jazdy
- Potencjał komercjalizacji wybranych połączeń
- Zasady organizacji rynku

SĄSIEDNIE KRAJE

- Liczba i relacje pociągów
- Koordynacja rozkładu jazdy na granicy

SPOŁECZEŃSTWO I ORGANIZACJE BRANŻOWE

- Oferta przewozowa i rozkład jazdy
- Zasady dotyczące postojów pociągów

Konsultacje ze społeczeństwem i organizacjami branżowymi

trwają od 11 września 2024 r. do 13 października 2024 r.

Konsultacje z marszałkami województw i organizatorami regionalnymi

- formuła spotkań warsztatowych

Konsultacje z sąsiednimi krajami

- na poziomie ministerstw

Konsultacje z potencjalnymi przewoźnikami

- rejestracja zainteresowanych podmiotów zakończyła się 31 sierpnia 2024 r. – **uzyskano zgłoszenia 22 podmiotów**

Przedsiębiorstwa kolejowe

- Krajowi i zagraniczni przewoźnicy: podmioty zasiedziały i potencjalni nowi gracze na rynku
- Przewoźnicy operujący na sieci kolei dużych prędkości i na liniach konwencjonalnych

Cykl min. 3 spotkań grupowych, po których przesyłana będzie ankieta, a następnie możliwe będą rozmowy bilateralne



Szczegółowe dane zostaną udostępnione zainteresowanym przedsiębiorstwom kolejowym w celu omówienia założeń organizacji rynku oraz oferty przewozowej

Wśród tematów do omówienia w trakcie konsultacji znajdą się m.in.: prognozy ruchu, rozkład jazdy, tabor, założenia dot. stawek dostępu do infrastruktury oraz model ekonomiczny wraz z wynikami poszczególnych linii komunikacyjnych (z uwzględnieniem wskaźników RASK/CASK/yield)

1. SPOTKANIE – OGÓLNE WPROWADZENIE DO TEMATU

2. ANKIETA PO SPOTKANIU

- Zostanie przekazana mejlowo do uczestników spotkania
- Odesłanie na adres hrj@hrj.gov.pl
- Zebrane odpowiedzi zostaną podsumowane w raporcie, który będzie publiczny
- Zastrzegamy sobie prawo do opublikowania odpowiedzi, ale w sposób gwarantujący anonimowość podmiotu oraz danych

3. SPOTKANIA BILATERALNE ON-LINE

- Omówienie odpowiedzi, dyskusja nad uwagami i propozycjami, wzajemne zrozumienie podejścia
- Nieobowiązkowe – jeśli któraś ze stron wyrazi potrzebę spotkania

OFERTA PRZEWOZOWA I ROZKŁAD JAZDY

- Siatka połączeń systemowych
- Pociągi niesystemowe (uzupełniające – pojedyncze w dobie, nocne, sezonowe, wydłużenia)
- Prognoza ruchu na podstawie Pasażerskiego Modelu Transportowego
- Zasady polityki postojów
- Analiza ekonomiczna linii komunikacyjnych
 - Podział na linie komercyjne i PSO
 - Dyskusja o strukturze kosztowej
- Pakietyzacja tras do przetargów PSO
- Linie komercyjne a potrzeby służby publiczne
 - Czy da się współpracować w zakresie: postojów i wydłużeń linii?
- Zaplecza techniczne, obiegowanie składów

ZASADY ORGANIZACJI RYNKU

- Predefiniowane trasy komercyjne
- Ogólne podejście do przetargów w ramach PSO
- Cennik stawek dostępu
- Zasady dostępu do infrastruktury – PSO i komercja
- Intermodalność kolejowo-lotnicza
- Taryfy i cenniki biletów, integracja biletowo-taryfowa, Ogólnopolski Bilet Zintegrowany
- Szczegóły zapisów umownych – umowy wzorcowe

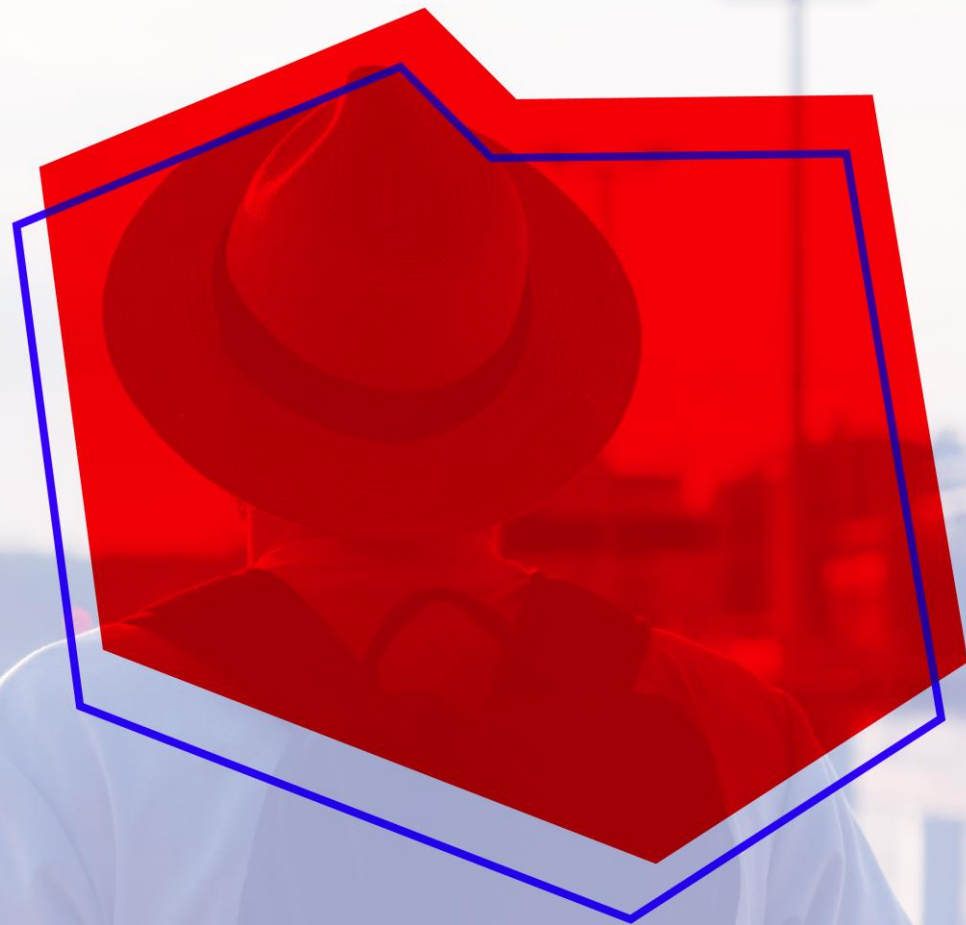
CO JESZCZE...?

Powyższy katalog nie jest zamknięty, a inne propozycje można zgłaszać w ankiecie



HORYZONTALNY
ROZKŁAD JAZDY

Pytania





HORYZONTALNY
ROZKŁAD JAZDY

Przerwa





HORYZONTALNY
ROZKŁAD JAZDY

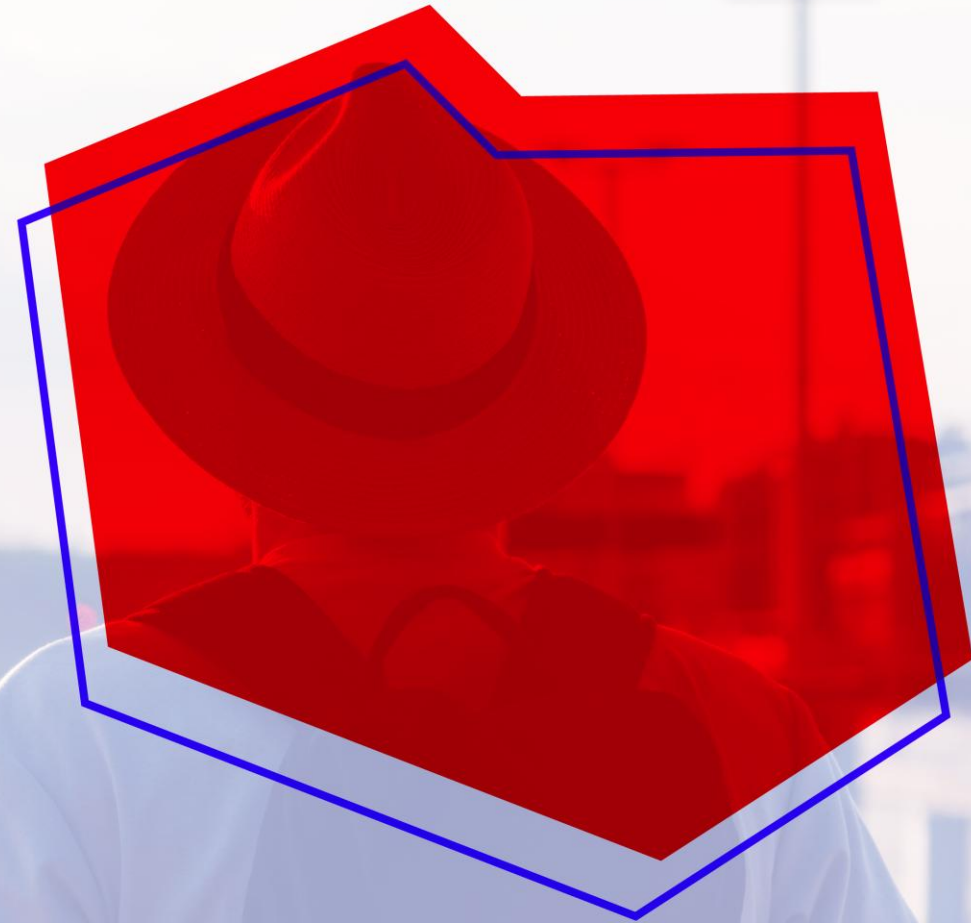
Część szczegółowa





HORYZONTALNY
ROZKŁAD JAZDY

Koncepcja predefiniowanych tras komercyjnych



Dostęp do infrastruktury a typy przewozów

NOWOŚĆ



służba publiczna (PSO)

predefiniowane połączenia komercyjne

otwarty dostęp (open access)

Dotacja od organizatora przewozów



Organizacja przetargu na PSO



Umowa ramowa z zarządcą



Uwzględnienie w HRJ



Wstępnie zbadanie równowagi ekonomicznej w HRJ



Koordinacja tras i obiegów



- **Propozycja** nowego trybu zamawiania tras: **predefiniowanych połączeń komercyjnych** – robocza nazwa (oznaczenie: **K**)
- **Nie byłby to tryb obowiązkowy – otwarty dostęp będzie nadal funkcjonował**
- Widzimy jednak korzyści zarówno dla przewoźnika jak i organizatora



tak



nie



opcjonalne

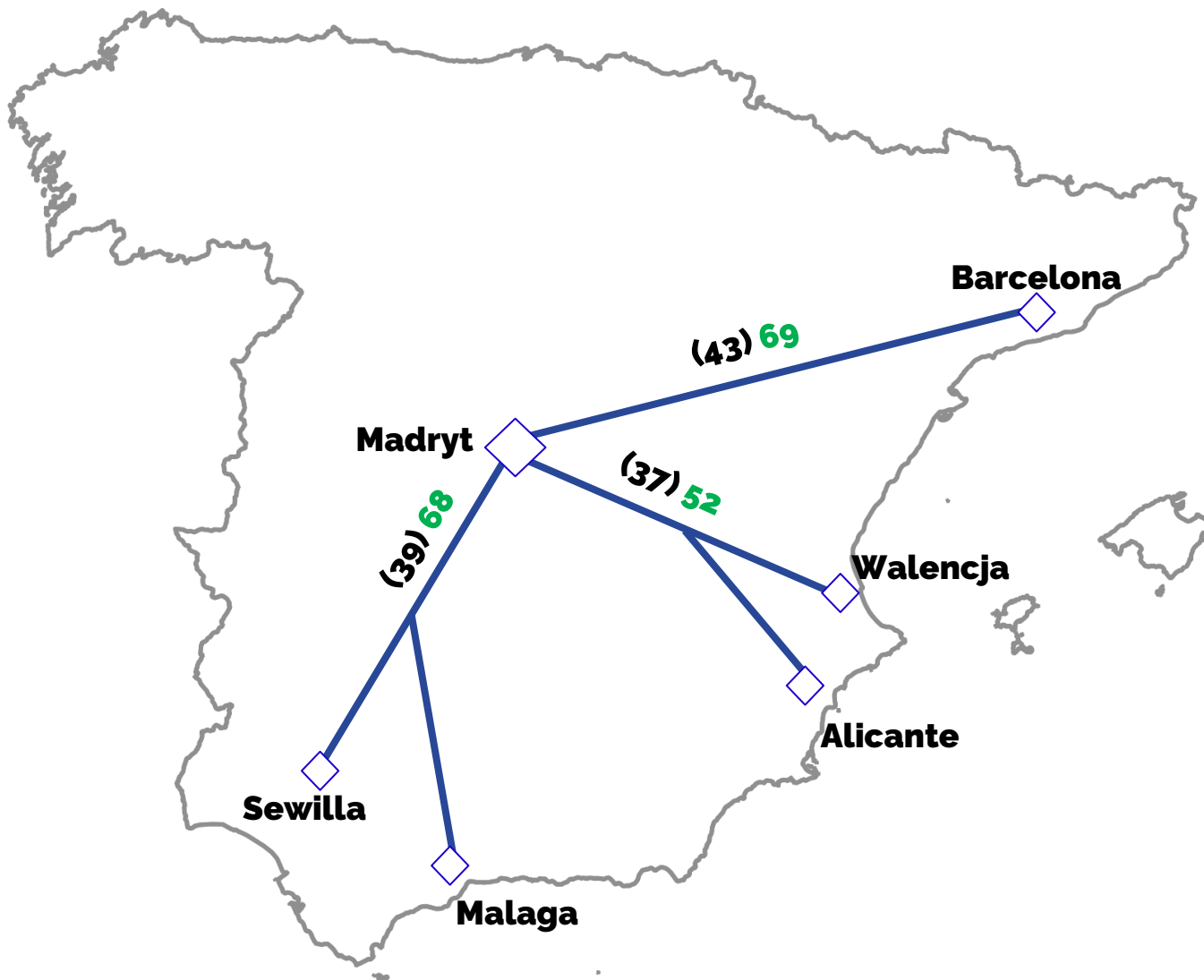


nie dotyczy

Na czym polega model hiszpański?

UZGODNIONA OFERTA W TRZECH KORYTARZACH

w nawiasie podano ofertę sprzed liberalizacji



MODEL WŁOSKO-HISZPAŃSKI

Opracowanie i wdrożenie modelu opierającego się na doświadczeniach włoskich z wprowadzeniem umów ramowych w ramach poprawy zarządzania przepustowością

PRZETARG NA TRASY POCIĄGÓW

W wyniku zidentyfikowanego zainteresowania, przerastającego wolną przepustowość, zarządca infrastruktury zorganizował przetarg

PODPISANIE UMÓW RAMOWYCH

Z wyłonionymi w przetargu podmiotami podpisano 10-letnie umowy ramowe obejmujące łącznie 70 proc. rocznej przepustowości

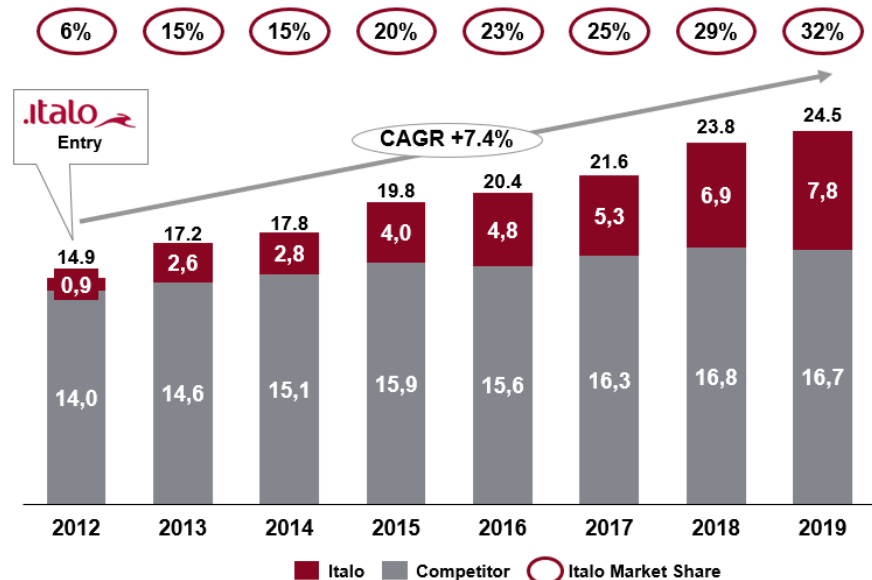
ASYMETRIA PAKIETÓW

Pakiety przepustowości o które rywalizowały podmioty, były asymetryczne (60%, 30% i 10%) i tak skonstruowane aby otrzymały je trzy różne od siebie podmioty.

Linie dużych prędkości – baza dla udanej konkurencji

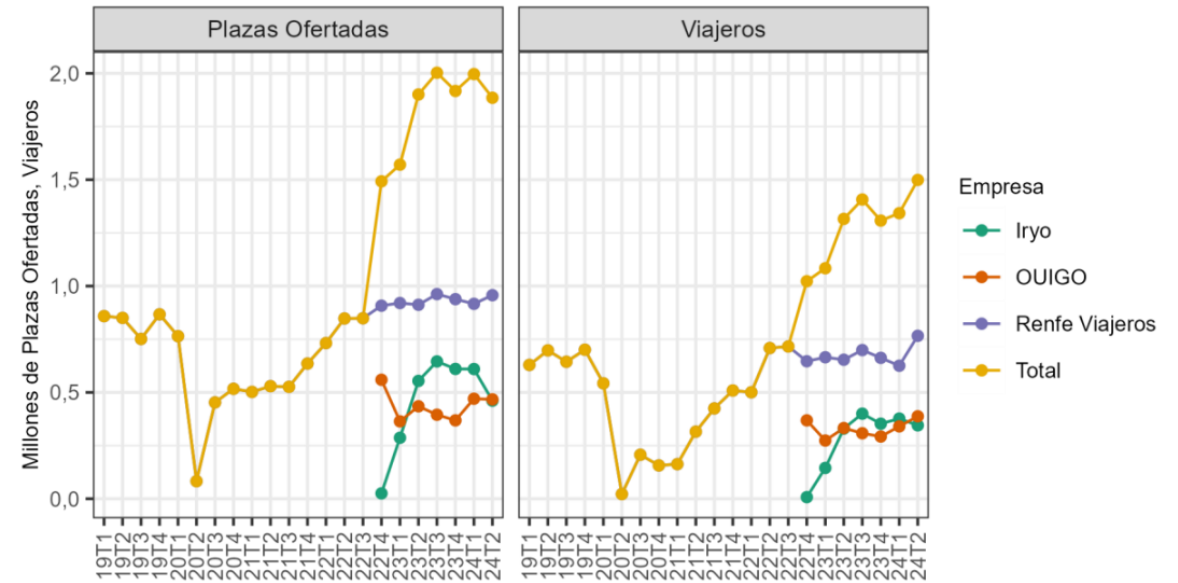
Naszym celem jest sprawić by „tort”, którym dzielą się przewoźnicy, rósł w takim tempie aby **każdy na tym skorzystał**. Chcemy by dodatkowym atutem były świeżo zmodernizowane lub zbudowane linie dużych prędkości, stanowiące **kręgosłup polskiej sieci kolejowej**.

O tym, że tak szybki rozwój rynku jest możliwy, pokazały doświadczenia z liberalizacji rynku **we Włoszech** oraz najnowsze – **z Hiszpanii**.



Źródło: <https://italospa.italotreno.it/en/investor-relations/the-high-speed-rail-transport-market.html>

Rynek przewozów KDP we Włoszech urosł między 2012 a 2019 rokiem o **prawie 65%**. Przewoźnik zasiedziaty zwiększył swoje przewozy w tym czasie o **blisko 20 proc.**



Źródło: <https://www.cnmc.es/sites/default/files/5525168.pdf>

Po dwóch latach od czasu otwarcia rynku przewoźnik zasiedziaty w Hiszpanii zaczął powtórnie osiągać **historyczne wyniki przewozowe** na trasach, na których rywalizuje z prywatnymi operatorami



Czy działania podejmowane w ramach HRJ różnią się czymś od działań wdrożonych w Hiszpanii?

Model hiszpański

Otwarcie rynku dotyczyło wyłącznie części dalekobieżnych połączeń komercyjnych

Konsultacje rynkowe opierały się wyłącznie na rozmowach z branżą i miały charakter bardziej nieformalny

Wieloletni dostęp do torów gwarantowany umową ramową

Model promujący spółki powiązane z zagranicznymi przewoźnikami zasiedziałyymi

Model polski

Otwarcie rynku w przewozach dalekobieżnych obejmie zarówno rynek przewozów komercyjnych jak i rynek przewozów PSO

Konsultacje nie tylko z branżą, ale także samorządami, NGO-sami i społeczeństwem

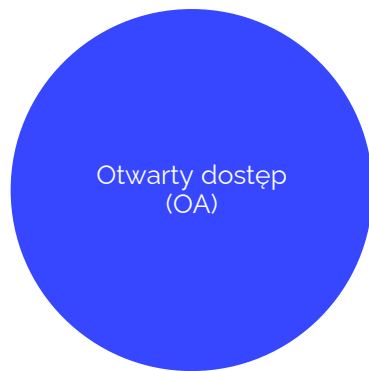
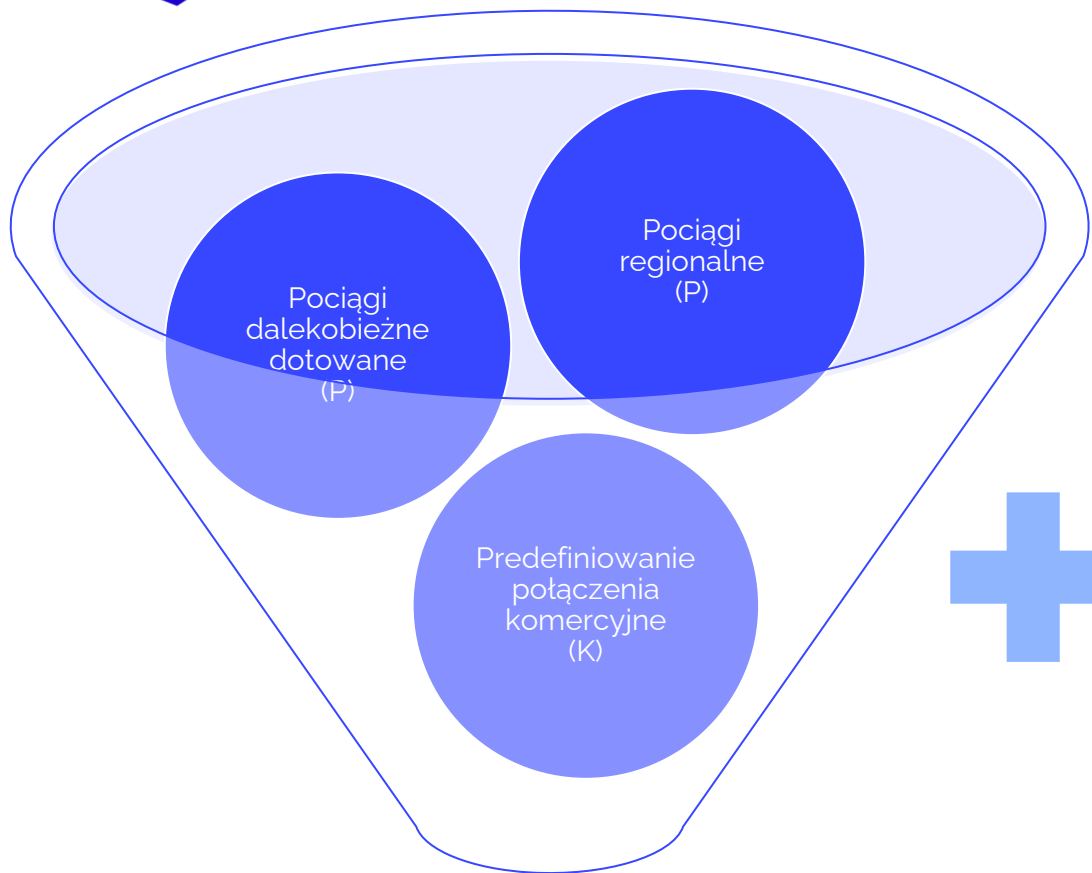
Dodatkowy instrument w postaci zagwarantowania dostępu do torów w przypadku realizacji celów zapisanych w HRJ

Model zorientowany pod wyrównywanie szans (zróżnicowana długość umów), uruchomienie poolu taborowego ułatwiającego dostęp do taboru



Komercyjne trasy predefiniowane nie byłyby obowiązkowe:

otwarty dostęp będzie nadal funkcjonował



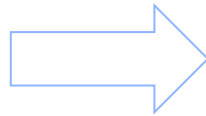
**Oferta
przewozowa
w
Rocznym
Rozkładzie
Jazdy**



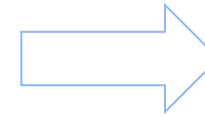
Oferta w HRJ

Liberalizacja rynku przewozów dalekobieżnych

KONCESJA

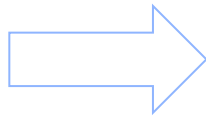


KONKURENCJA O RYNEK
(konkurencja regulowana)



**PRAWO WYŁĄCZNEGO DOSTĘPU
DO INFRASTRUKTURY KOLEJOWEJ**

PRZEWOZY PSO

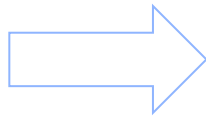


KONKURENCJA O RYNEK
(konkurencja regulowana)



**WPROWADZAMY NOWE
PODMIOTY,
KTÓRE TWORZĄ MINI-MONOPOLE**

OTWARTY DOSTĘP
open access



KONKURENCJA NA RYNKU
ograniczona przepustowością
nie tworzy systemu
koszty po stronie zarządcy infrastruktury
brak gwarancji dostępu do tras

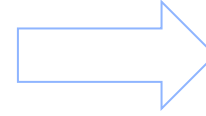


**WPROWADZAMY NOWE
PODMIOTY,
KTÓRE KONKURUJĄ ZE SOBĄ**
niestabilne warunki konkurencji

**PREDEFINIOWANE
POŁĄCZENIA
KOMERCYJNE**



KONKURENCJA NA RYNKU
ale przy zachowaniu ram systemowych
gwarantowane, stabilne trasy



**WPROWADZAMY NOWE
PODMIOTY,
KTÓRE KONKURUJĄ ZE SOBĄ**
stabilne warunki konkurencji

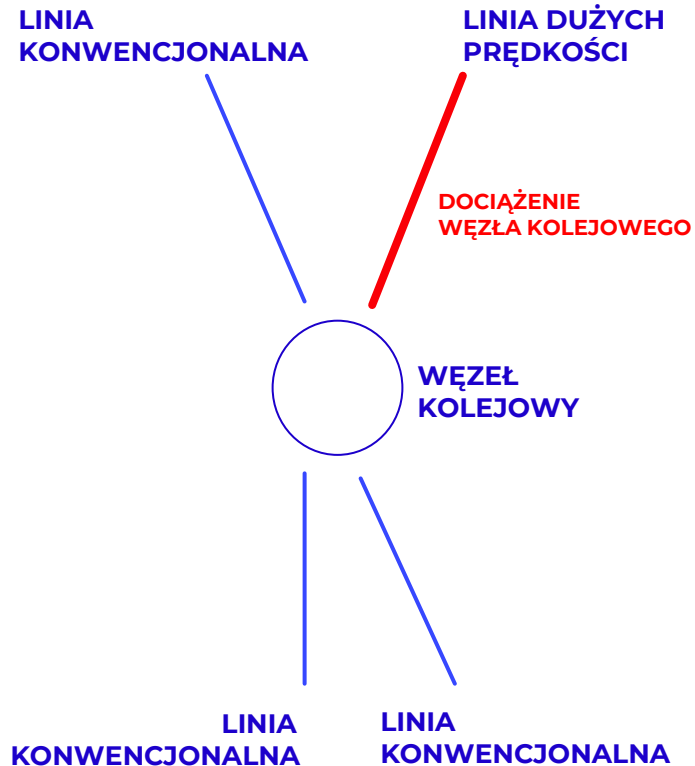


Co to jest komercyjna trasa predefiniowana i czym się różni od otwartego dostępu?

- Trasa predefiniowana wyznacza przepustowość infrastruktury potrzebną do uruchomienia pociągu między wskazanymi miejscami w danym okresie, która jest opisana jako dokładna trasa pociągu z:
 - z rozkładem jazdy,
 - wszelkie pośrednie punkty postoju,
 - minimalne parametry taboru.
- Podstawową różnicą między koncepcją tras predefiniowanych a przewozami realizowanymi w trybie otwartego dostępu jest ich umocowanie w tworzeniu rozkładu jazdy. Przygotowany układ tras ma być stabilny na przestrzeni kolejnych rocznych rozkładów jazdy.
- W ramach HRJ liczba tras predefiniowanych zależy od dostępnej przepustowości, ale w miarę możliwości jest ustalana tak, aby zapewnić ich na tyle dużo, by na rynek mogło wejść min. 2 (najlepiej min. 3) przewoźników, co umożliwi konkurencję na rynku
- Trasy predefiniowane są ustalane tak, aby uzyskać najważniejsze skomunikowania oraz uzyskać efektywne obiegi taboru
- Komercyjne trasy predefiniowane nie byłyby obowiązkowe: otwarty dostęp będzie nadal funkcjonował

Cele koncepcji predefiniowanych tras komercyjnych

Wdrożenie tras predefiniowanych ma **na celu dać korzyści dla wszystkich** interesariuszy:



Korzyści dla pasażera

- Zwymiarowanie liczby tras w taki sposób, aby możliwe było wejścia na rynek przynajmniej 2 przewoźników/operatorów – umożliwia wprowadzenie konkurencji na rynek
- Zapewnienie skomunikowań z pociągami PSO

Korzyści dla przewoźników/operatorów

- Uproszczenie procesu wejścia na rynek – analiza wpływu połączeń komercyjnych na PSO: uniknięcie niepotrzebnego konkurowania oferty PSO z ofertą komercyjną
- Możliwość zachowania atrakcyjnych tras pociągów w kolejnych rozkładach jazdy (stabilność)
- Wzrost wydajności – trasy przygotowane pod obieg taboru

Korzyści dla organizatora (Ministerstwa Infrastruktury)

- Uniknięcie niepotrzebnego dublowania oferty PSO z ofertą komercyjną
- Właściwe dostosowanie podaży oferty PSO oraz możliwość przeniesienia dostępnych zasobów we właściwe miejsce

Korzyści dla zarządcy infrastruktury

- Umiejętne zarządzanie przepustowością
- Długoterminowa prognoza wykorzystania przepustowości
- Planowanie utrzymania i rozbudowy sieci kolejowej
- Wdrożenie rozporządzenia CAP



Dobór predefiniowanych tras komercyjnych

Trasy predefiniowane zostały wdrożone co do zasady na liniach dużych prędkości, które po otwarciu rynku mogłyby cieszyć się dużym zainteresowaniem przewoźników.

Linie dużych prędkości (KDP)

Odcinki **nowych** linii kolejowych z prędkością eksploatacyjną **pow. 300 km/h**

Odcinki **zmodernizowanych** linii kolejowych z prędkością eksploatacyjną **pow. 200 km/h**

Ponadto, trasy predefiniowane pojawiły się także na wybranych liniach konwencjonalnych:

Linie konwencjonalne

Odcinki linii kolejowych łączących **najważniejsze ośrodki metropolitalne**

Odcinki linii kolejowych stanowiących fragmenty **międzynarodowych korytarzy transportowych**

Odcinki linii kolejowych łączących **ośrodki turystyczne o znaczeniu krajowym**

Co do zasady pociągi kategorii KDP i EX nie były trasowane po liniach jednotorowych z niską prędkością eksploatacyjną. Wyjątki stanowią odcinki linii kolejowych prowadzące do wybranych ośrodków turystycznych typu: **Zakopane, Kołobrzeg**.

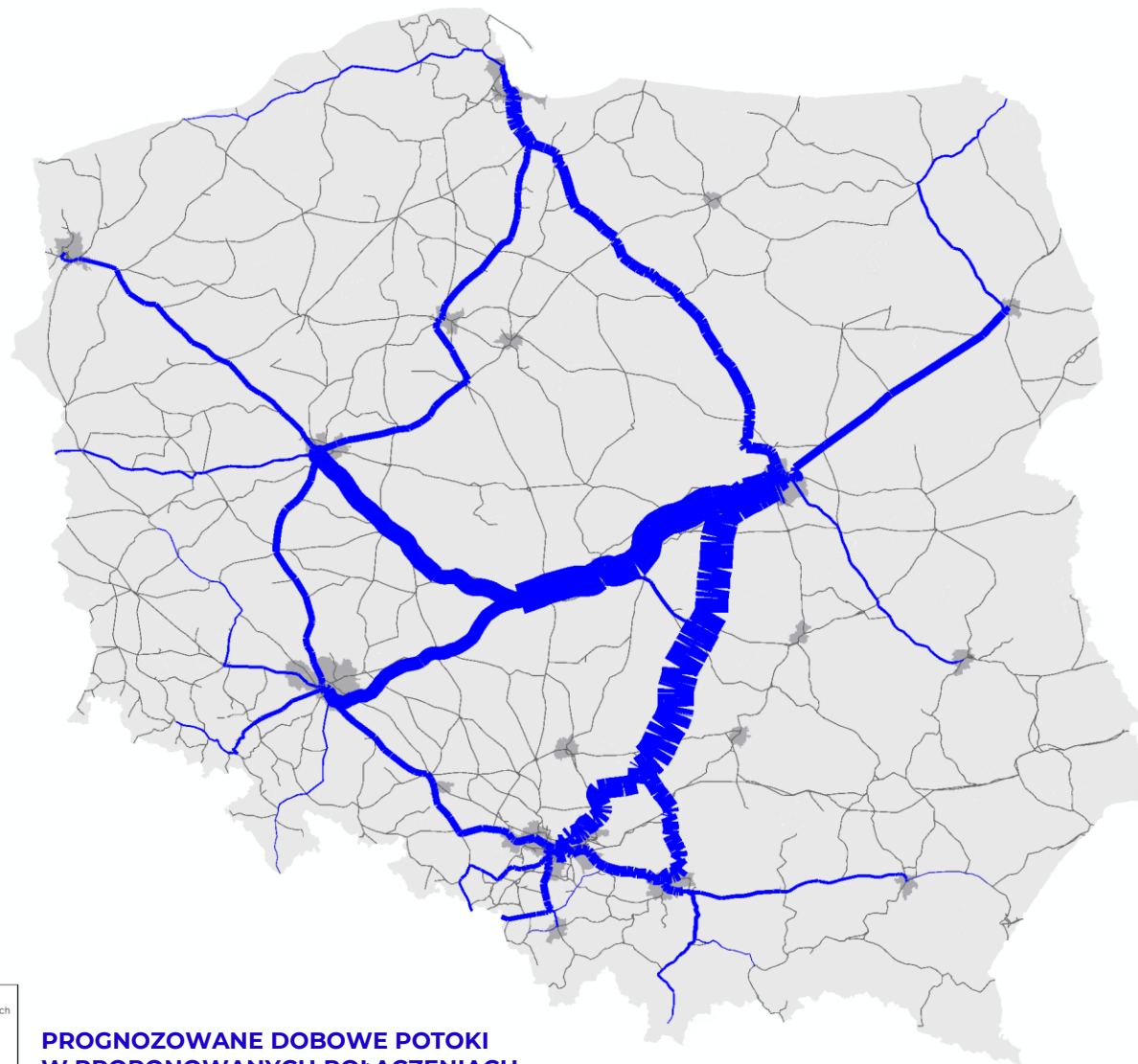
Czy opracowane trasy mają zasadność biznesową, biorąc pod koszty uruchomienia pociągów, potencjalne przychody i inne uwarunkowania?

Czy jest potencjał uruchamiania **całorocznych** połączeń komercyjnych do miejscowości turystycznych?

Dobrej jakości infrastruktura, optymistyczne prognozy



- LINIE KDP (NOWE I ZMODERNIZOWANE)**
- ODCINKI LINII KONWENCJONALNYCH O DUŻYM NATĘŻENIU RUCHU**
- - - PROPOZOWANE WYDŁUŻENIA LINII KOMERCYJNYCH**



Natężenie ruchu w:
Pociągach dalekobieżnych
25000
12500
6250
0

**PROGNOZOWANE DOBOWE POTOKI
W PROPOZOWANYCH POŁĄCZENIACH
KOMERCYJNYCH W 2035 R.**

Postoje synergiczne

W ramach projektu HRJ szczególny nacisk kładzie się na poszukiwanie działań, które przełożą się na efekt synergii.

Taką synergią mogłoby być wdrożenie tzw. *postojów synergicznych*, pozwalających **w wybranych przypadkach**, na obsługę mniejszych miejscowości pociągami komercyjnymi we współpracy z organizatorem w sytuacji, kiedy:

- Przewoźnik komercyjny nie widzi zasadności postoju handlowego
- Organizator nie widzi zasadności uruchamiania linii PSO

Podobne rozwiązanie **wdrożono** na rynku hiszpańskim w trakcie I fazy liberalizacji rynku.

Przykład: dodatkowy postój w Świebodzinie i Rzepinie w ramach linii KDP01



Organizator

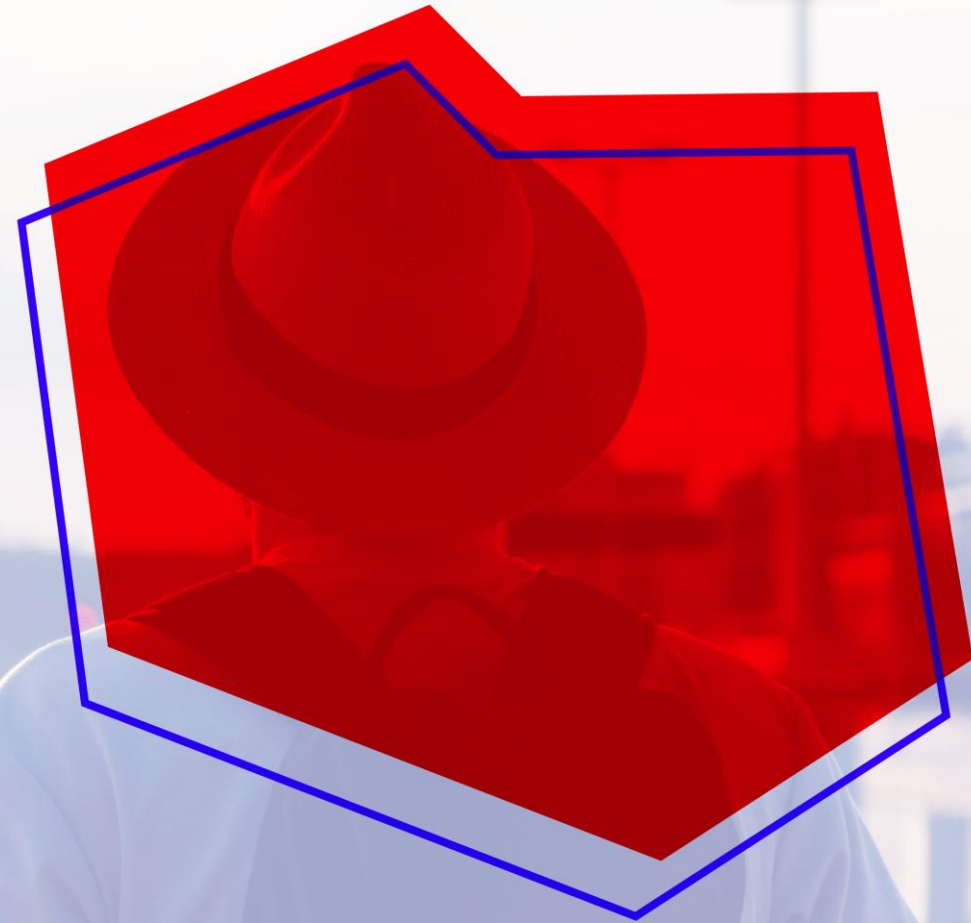
Brak konieczności zapewnienia organizowania dodatkowej linii PSO, która obsługiwałaby połączenie Warszawy ze Świebodzinem i Rzepinem

Zarządca infrastruktury

Możliwość wykorzystania odzyskanego slotu pod inne rodzaje przewozów pasażerskich bądź przewozy towarowe

Czy jest możliwa forma porozumienia z organizatorem w tym zakresie?

Ogólne podejście do przetargów w ramach PSO

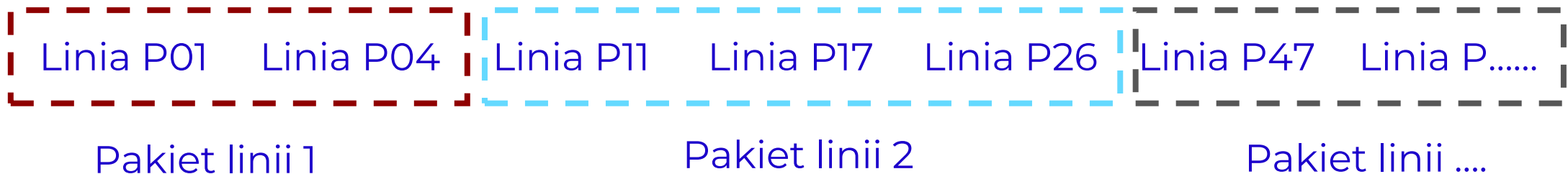


Przetargi i umowy na przewozy PSO

- W grudniu 2030 wygasa umowa ramowa na świadczenie usług publicznych w międzywojewódzkim i międzynarodowym transporcie kolejowym zawarta między Ministerstwem Infrastruktury oraz PKP Intercity S.A.
- **Od grudnia 2030 roku zamierzamy tak zorganizować rynek, aby umożliwić wejście wielu operatorom**

PSO

(przewozy o charakterze użyteczności publicznej)



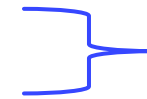
BEZPOŚREDNIO ZWIĄZANE Z OFERTĄ I ROZKŁADEM JAZDY

- Pakietyzacja
- Czas trwania umowy
- Wymagania taborowe

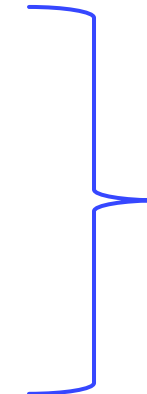
- Taryfy i ceny biletów

ZWIĄZANE Z REALIZACJĄ PRZEWOZÓW

- Wymagania jakościowe (wykonania usługi)
- Sposób wyliczania rekompensaty i rozsądnego zysku
- Zarządzanie ryzykiem
- Kary umowne i premie za lepsze wykonanie umowy
- Zapisy wzorcowej umowy



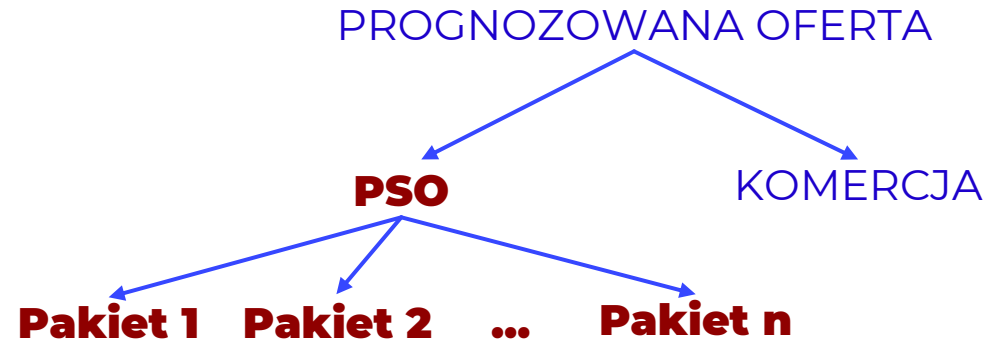
Osobny wątek konsultacji



Będą omawiane
na późniejszym etapie

Jakie inne właściwości / parametry umowy PSC są istotne pod kątem konsultacji?

PIERWSZY KROK: OKREŚLENIE ZAKRESU PSO



DRUGI KROK: ZDEFINIOWANIE PAKIETÓW W RAMACH PSO

Możliwe kryteria tworzenia pakietów:

- Segmentu rynku / rodzaju taboru (połączenie pospieszne, ekspresowe)
- Trakcji (spalinowa, elektryczna, hybrydowa)
- Punktu utrzymania
- Łączenie linii silnych i słabych pod kątem rentowności
- Źródło pozyskania taboru

Jakie jest inne kryteria tworzenia pakietów są istotne?

Jaka powinna być wielkość pakietów?

ROZPOCZĘCIE

- Większość umów: uruchomienie przewozów w grudniu 2030 roku

ZAKOŃCZENIE – jak może być różnicowany czas trwania umowy?

– TABOR

- nowy tabor: umowy długoterminowe
- Istniejący tabor: umowy nie muszą być długoterminowe

– SPRAWDZANIE POTENCJAŁU LINII

- Linie będące na granicy komercjalizacji – czy jest sens uruchamiać je testowo w ramach PSO, a w przypadku osiągnięcia rentowności uwalniać na rynek?

– OŻYWIENIE RYNKU

- Takie określenie czasu trwania umów, aby po 2030 roku przetargi na linie PSO pojawiały się regularnie

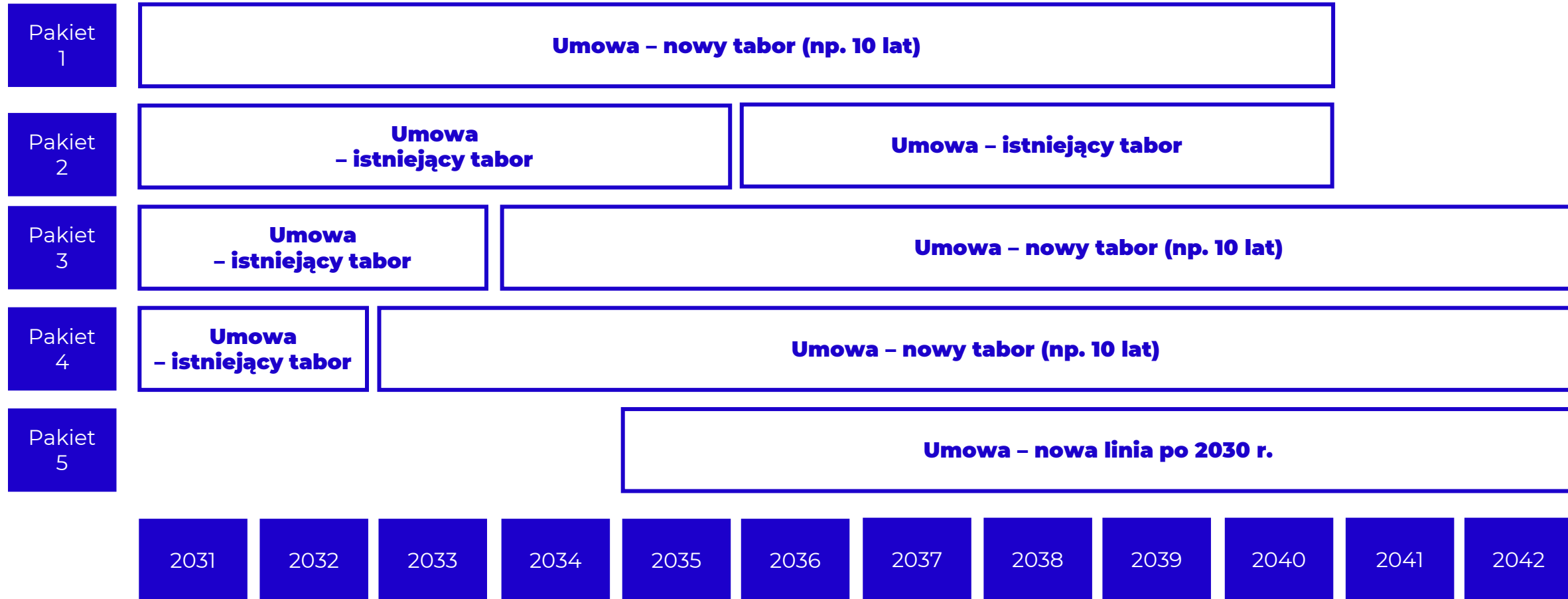
– ZARZĄDZANIE ZMIANĄ

- Zmiana (trasy linii, taboru itp.) może być realizowana albo przez nową umowę, albo przez opcje bez zmiany terminu trwania kontraktu

Jakie rozwiązania w zakresie czasu trwania umów są korzystne i w jakim przypadku?

Czas trwania umów PSC – przykład

grudzień 2030



Potencjalne korzyści z różnicowania czasu trwania umów:

- Dla organizatora: stymulowanie rynku, utrzymywanie różnych podmiotów, a w efekcie niższa cena i wyższa jakość
- Dla operatora: stabilniejszy i przewidywalny rynek

ŹRÓDŁA POZYSKANIA TABORU

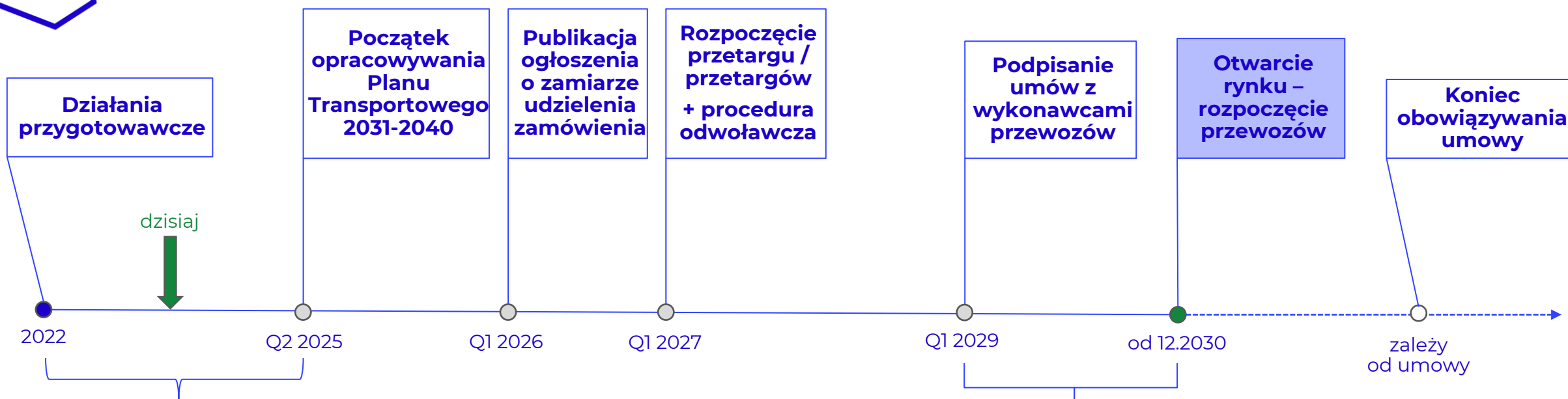
- Nowy – pozyskany przez operatora
- Nowy – z poolu taborowego
- Istniejący – rozliczony w ramach nadrekompensaty PKP Intercity
- Istniejący – własny operatora

PRZYPISANIE TABORU DO LINII KOMUNIKACYJNEJ

- Określenie parametrów minimalnych – prędkość, pojemność, trakcja/zasilanie, w szczególnych wypadkach zdefiniowanie EZT/Push&Pull
- Określenie parametrów dla pasażera – usługi pokładowe, dostępność dla osób o specjalnych potrzebach itp.
- Kwestia punktów utrzymania, obiegowanie
- Będzie to szczegółowo analizowane w części poświęconej ofercie przewozowej i rozkładowi jazdy

Na jakie inne elementy powinniśmy zwrócić uwagę?

Czas trwania procedury przetargowej



- Konsultacje publiczne z marszałkami województw, potencjalnymi przewoźnikami, sąsiednimi krajami, społeczeństwem i organizacjami branżowymi
- Iteracyjne prace nad HRJ uwzględniające wnioski z konsultacji
- Opracowanie nowego planu transportowego
- Niezbędne zmiany legislacyjne
- Przygotowanie do procesu przetargowego

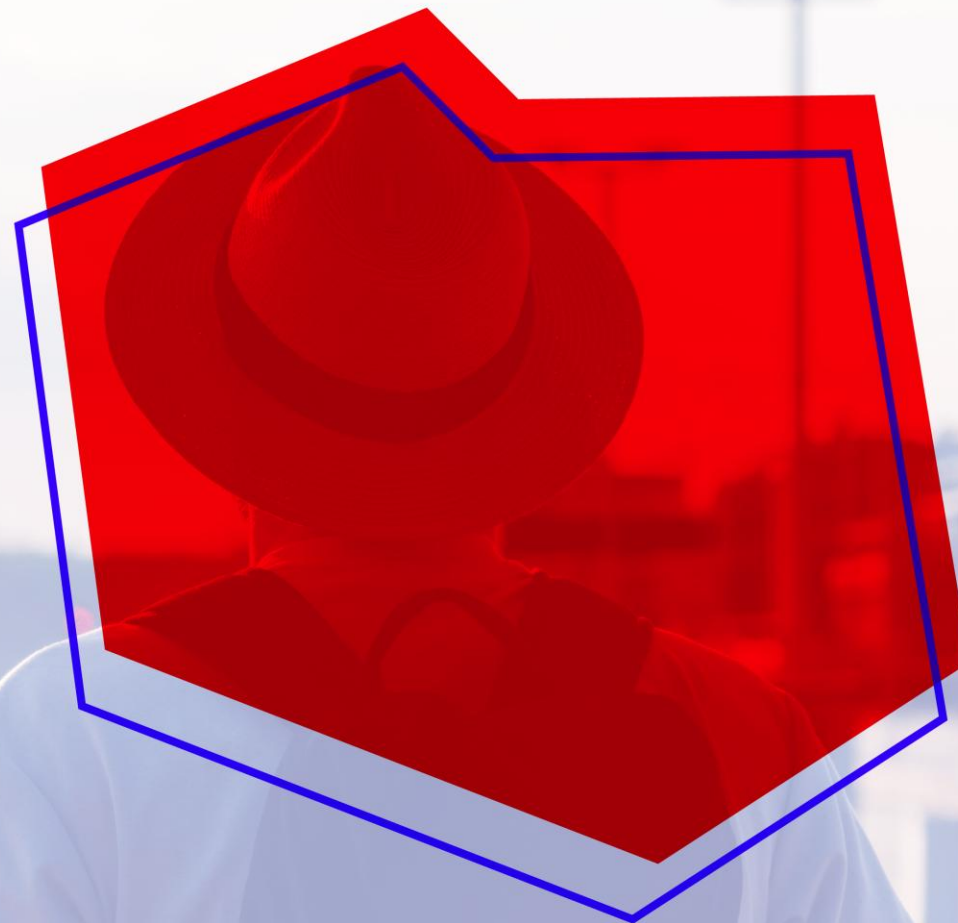
- Zakup taboru i dopuszczenie do ruchu
- Organizacja przewoźnika

Czy przyjęte założenia są prawidłowe?



HORYZONTALNY
ROZKŁAD JAZDY

Pytania



Dziękujemy za uwagę



**Ministerstwo
Infrastruktury**



POLSKIE LINIE KOLEJOWE



cupt
CENTRUM UNIJNYCH
PROJEKTÓW TRANSPORTOWYCH

