



**MINISTER
TRANSPORTU, BUDOWNICTWA
I GOSPODARKI MORSKIEJ**

Nr TK-7as-0701-8(2)/13

ESOD: 75070/13

Warszawa, dnia 31 lipca 2013 r.

SEKRETARIAT
Biura Prac Senackich
Wpłynęło dn. 2.08.13, zał.
nr. 6847 podpis. J.

**Pan
Bogdan Borusewicz
Marszałek Senatu RP**

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na oświadczenie senatora Jarosława Obremkiego w sprawie zakupu pociągów Pendolino, przesłane przez Marszałka Senatu RP przy piśmie nr BPS/043-35-1489/13 z dnia 27 czerwca br. przekazuję poniższe wyjaśnienia.

Przetarg na zakup nowego taboru – prowadzony w trybie dialogu konkurencyjnego – został ogłoszony 6 sierpnia 2008 r. Było to postępowanie otwarte i dostępne dla wszystkich producentów spełniających wymagania, ponadto prowadzone zgodnie z prawem, na zasadach transparentności i z poszanowaniem dobrych praktyk biznesowych. 30 września 2010 r. spółka PKP Intercity S.A. otrzymała ofertę z konsorcjum ALSTOM Konstal S.A. i ALSTOM FERROVIARIA S.p.A. w postaci składu zespołowego ETR610 „Nowe Pendolino Cisalpino”, bez systemu wychylnego pudła, z możliwością rozwijania prędkości do 250 km/h.

Pociągi zespołowe na polskich torach oznaczać będą nową jakość i komfort dla pasażera. Nowy tabor pod względem funkcjonalności i bezpieczeństwa zachowywać będzie najwyższe, europejskie standardy. Dzięki realizowanym obecnie przez PKP PLK S.A. projektom infrastrukturalnym do chwili dostawy taboru, udział odcinków przystosowanych do prędkości 200 km/h i więcej wzrośnie znacząco, dzięki czemu będzie możliwe przygotowanie atrakcyjniejszej dla pasażera oferty przewozowej.

Zakup nowych składów został poprzedzony wielomiesięcznymi pracami i analizami, podczas których zostały szczegółowo zbadane także inne warianty dostępnych na rynku pociągów. W czasie prowadzenia postępowania przetargowego rynek producentów taboru oferował technologie – lokomotywy plus wagony – dopuszczające eksploatację przy zbliżonych prędkościach. Jednak

rozwiązanie to w praktyce wiązałoby się ze zwiększeniem nakładów ponoszonych przez zarządcę infrastruktury oraz PKP Intercity S.A. Elementem jaki koniecznie musiał być wzięty pod uwagę było ograniczenie związane z naciskiem na oś dla pojazdów kolejowych mogących poruszać się na danej linii, które jest nałożone przez zarządcę infrastruktury. Nacisk na oś lokomotywy o prędkości 200km/h wynosi 21-22 ton, zaś dla pociągu zespołowego jest to wartość 17-18 ton na oś. Powyższe ograniczenie jest szczególnie istotne z punktu widzenia trwałości, a co za tym idzie, kosztów utrzymania nawierzchni torowej przy wyższych prędkościach, jak również prędkościach maksymalnych na łukach. Zakup nowych składów zespołowych to projekt w pełni powiązany z modernizacją infrastruktury kolejowej, która docelowo służyć będzie nowym pociągom oraz pozwoli na skrócenie czasów przejazdu i podniesienie komfortu podróżowania, co w konsekwencji wpłynie korzystnie na konkurencyjność kolei w korytarzach transportowych (w szczególności E65) i spowoduje wzrost liczby pasażerów w dalekobieżnych połączeniach kolejowych.

Nowe pociągi, które przyjęły nazwę Express InterCity Premium, będą oferować łącznie 402 miejsca - 57 w klasie pierwszej (z częścią biznes) i 345 w drugiej. Fotele w obu klasach będą rozkładane, a każde z miejsc będzie wyposażone w indywidualne oświetlenie oraz gniazdko elektryczne. Na korytarzach oraz na końcu przedziałów zostaną umieszczone stelaże na bagaże. Pociąg będzie wyposażony w wieszaki na rowery. Każdy z 20 egzemplarzy będzie zbudowany z siedmioczłonowych pociągów z własnym, rozproszonym napędem. Oznacza to, że w składzie nie ma lokomotywy, a za napęd odpowiadają silniki rozmieszczone w różnych miejscach pojazdu. Składy zostały zaprojektowane z położeniem szczególnego nacisku na obniżenie poziomu hałasu oraz bezpieczeństwo. Przedziały będą wyposażone w system monitoringu oraz powiadamiania i przywoływania obsługi pociągu. Kategoria EIC Premium będzie charakteryzować się nowoczesnym wyglądem z srebrno-niebieską kolorystyką.

Praktyka europejskich kolei wskazuje, że pociągi z wychylnym pudłem mogą mieć zastosowanie w sytuacji, gdy na znacznej części linii kolejowej znajdują się łuki o małym promieniu. Tymczasem na linii CMK, tworzącej zasadniczy element połączeń Warszawa-Katowice i Warszawa-Kraków typowe promienie łuków wynoszą 4000-5000 m - zastosowanie wychylnego pudła nie przyniosłoby żadnych korzyści w postaci zmniejszenia czasu przejazdu. Jedynie na linii Warszawa-Gdańsk, o trudniejszym układzie geometrycznym, wystąpią różne maksymalne prędkości na poszczególnych odcinkach dla taboru konwencjonalnego i taboru z wychylnym nadwoziem. PKP Intercity, jak również PKP PLK S.A. przeprowadziły symulację jazdy pociągu na północnym odcinku linii E-65, dla różnych wartości przyspieszenia niezrównoważonego na poziomie główki szyny. Symulacja PKP PLK S.A. wskazuje, że pociąg z systemem wychylnego pudła przejedzie trasę Warszawa Wschodnia - Gdańsk Główny o około 12 minut krócej w porównaniu do pociągu pozbawionego tego systemu. Sam mechanizm wychylnego pudła podnosi koszt zakupu i utrzymania pociągów o ok. 10%. Przy czym włączenie warunku rozwiązania wychylnego pudła ograniczyłoby

liczbę zainteresowanych oferentów ze względu na brak dostępności rozwiązania u szerszej grupy producentów taboru.

Kwota około 265 mln EUR dotycząca budowy centrum i usługi utrzymania zostanie zafakturowana przez ALSTOM Konstal S.A. z siedzibą w Chorzowie. Ponadto, pociągi będą w pełni serwisowane w Polsce, przez zatrudnioną tu ekipę, liczącą ok. 150 osób. Polscy producenci obsługują niektóre zamówienia zlecane przez PKP Intercity i tak m.in. 25 fabrycznie nowych wagonów za kwotę 175,03 mln zł brutto dostarczy H. Cegielski - Fabryka Pojazdów Szynowych sp. z o.o., zaś konsorcjum Pojazdy Szynowe PESA Bydgoszcz S.A. oraz Zakłady Naprawcze Taboru Kolejowego „Mińsk Mazowiecki” S.A. dokona modernizacji 150 wagonów, za którą otrzyma łącznie 412 869 180,00 zł brutto.

Na zakończenie pragnę dodać, że składy zespołowe jak również tabor kolejowy konwencjonalny to w każdym przypadku zakup realizowany z myślą o eksploatacji taboru przez wiele, nawet 30 lat. Dlatego planowanie inwestycji nie może opierać się jedynie na aktualnych warunkach infrastrukturalnych, ale dla otoczenia oferowanego za 5, 10 czy 15 lat. Również z tego powodu docelowe czasy przejazdów składów zespołowych zostaną osiągnięte po zakończeniu prac modernizacyjnych na głównych szlakach, przede wszystkim na linii łączącej Warszawę z Trójmiastem. Jazda z prędkością 200 km/h na CMK będzie możliwa od rozkładu jazdy 2014/2015 na około 50% całej trasy i przewidywane jest stopniowe zwiększanie do 230 km/h. Jazda z prędkością powyżej 160 km/h, to jest w zależności od lokalizacji od 170 do 200 km/h, na trasie Warszawa - Gdynia będzie możliwa w drugiej połowie 2015 r.


Z upoważnienia
MINISTRA
TRANSPORTU, BUDOWNICTWA
I GOSPODARKI MORSKIEJ
Andrzej Massel
Podsekretarz Stanu