

### Analiza dostępności taboru

**Analiza dostępności taboru, o której mowa w art. 5a ust. 1 Rozporządzenia nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącym usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70**

Województwo Małopolskie jest właścicielem 17 szt. Elektrycznych Zespołów Trakcyjnych, które począwszy od rozkładu jazdy pociągów 2026/2027 zostaną udostępnione, w formie umowy dzierżawy, Operatorom wybranym do realizacji umów o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w transporcie kolejowym **w okresie od dnia 13 grudnia 2026 r. do 13 grudnia 2031 r.**

. Zestawienie ww. pojazdów przedstawiono w tabeli poniżej:

Lp.	Seria i numer pojazdu	Typ pojazdu	Producent	Rok produkcji (dostawy)	Ilość miejsc siedzących	Prędkość maksymalna
1.	EN99-001	41WE	PESA Bydgoszcz S.A.	2015	92	160 km/h
2.	EN99-002	41WE	PESA Bydgoszcz S.A.	2015	92	160 km/h
3.	EN99-003	41WE	PESA Bydgoszcz S.A.	2015	92	160 km/h
4.	EN99-004	41WE	PESA Bydgoszcz S.A.	2015	92	160 km/h
5.	EN64-002	40WE	PESA Bydgoszcz S.A.	2014	138	160 km/h
6.	EN64-003	40WE	PESA Bydgoszcz S.A.	2014	138	160 km/h
7.	EN63A-001	36WEa	NEWAG S.A	2014	144	160 km/h
8.	EN63A-002	36WEa	NEWAG S.A	2014	144	160 km/h
9.	EN63A-003	36WEa	NEWAG S.A	2014	144	160 km/h
10.	EN63A-004	36WEa	NEWAG S.A	2014	144	160 km/h
11.	EN63A-017	36WEa	NEWAG S.A	2015	144	160 km/h
12.	EN63A-018	36WEa	NEWAG S.A	2015	144	160 km/h
13.	EN78A-003	31WEb	NEWAG S.A	2021	189	160 km/h
14.	EN78A-004	31WEb	NEWAG S.A	2021	189	160 km/h
15.	EN78A-007	31WEb	NEWAG S.A	2021	189	160 km/h
16.	EN78A-008	31WEb	NEWAG S.A	2021	189	160 km/h
17.	EN78A-009	31WEb	NEWAG S.A	2021	189	160 km/h

W latach 2026 – 2031 dla taboru będącego własnością Województwa Małopolskiego przypada 12 przeglądów poziomu utrzymania P4. Szacowane terminy przeglądów przedstawiono w tabeli poniżej. W tabeli uwzględniono również przeglądy których wykonanie (lub ewentualny brak wykonania) będzie miał wpływ na sprawność pojazdów udostępnianych Operatorowi.

Lp.	Seria i numer EZT	Data przeglądu poziomu P4	Data przeglądu poziomu P5
-----	-------------------	---------------------------	---------------------------

<i>Przeglądy wymagane przed terminem obowiązywania umowy na świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego 2026 - 2031</i>			
1.	EN99-004	21.07.2026	
2.	EN63A-001	30.07.2026	
3.	EN64-002	20.08.2026	
4.	EN63A-002	07.09.2026	
5.	EN78A-003	23.09.2026	
6.	EN78A-004	23.09.2026	
7.	EN99-001	29.09.2026	
8.	EN63A-003	08.10.2026	
9.	EN99-002	28.10.2026	
10.	EN63A-004	11.11.2026	
11.	EN78A-007	24.11.2026	
12.	EN78A-008	24.11.2026	
13.	EN78A-009	24.11.2026	
14.	EN99-003	29.11.2026	
<i>Przeglądy wymagane w okresie obowiązywania umowy na świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego</i>			
15.	EN64-003	22.12.2026	
16.	EN63A-017	22.09.2027	
17.	EN63A-018	04.10.2027	

**Uwaga:**

Wykazane w tabeli daty przeglądów podano według stanu aktualnego w kwietniu 2025r.

Podane terminy mogą ulec zmianie m.in. z uwagi na:

- zmiany w rzeczywistych przebiegach pojazdów,
- zmiany w terminach realizacji przeglądów niższych poziomów,
- awarie / wypadki powodujące długotrwałe wyłączenia pojazdów z ruchu,

Na chwilę ogłoszenia postępowania Województwo Małopolskie nie planuje zwiększenia ilości taboru udostępnianego Operatorom, jednak nie wyklucza takiego działania w przyszłości.

W ramach rozkładu jazdy 2024/2025 na liniach komunikacyjnych do obsługi których Operator / Operatorzy zostaną wybrani w otwartym postępowaniu przetargowym realizowana jest praca eksploatacyjna na poziomie 5,731 mln pociągokilometrów. Do wykonania tego zakresu pracy zaangażowanych jest 53 szt. pojazdów - Elektrycznych Zespołów Trakcyjnych w dobie + pojazdy pozostające w rezerwie. Średniodobowy przebieg pojazdu kształtuje się na poziomie ok. 550 pockm.

W poszczególnych okresach obowiązywania rozkładu jazdy pociągów od edycji 2026/27 do edycji 2030/31 Województwo Małopolskie planuje realizację przez Operatorów wybranych w przetargu pracy eksploatacyjnej na poziomie 4,536 mln pociągokilometrów rocznie. Linie komunikacyjne wyznaczone do obsługi w ramach otwartego postępowania przetargowego na wybór Operatora zostały podzielone w oparciu o obszar realizacji przewozów na 3 pakiety.

Zakłada się, że przewozy będą wykonywane z wykorzystaniem 17 szt. pojazdów Organizatora, zgodnie z wykazem przedstawionym powyżej. Pozostały tabor, niezbędny do realizacji przewozów zgodnie z wymogami umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, Operator ma obowiązek zapewnić we własnym zakresie.

Nr pakietu	Linia komunikacyjna	Roczna praca eksploatacyjna [pocmk]	Tabor udostępniony przez Organizatora
1	Kraków – granica województwa – (Bielsko-Biała)	2 297 118,424	4 szt. - seria EN 99 2 szt. - seria EN 64
	Zakopane - Chabówka – Mszana Dolna - Nowy Sącz		
	Kraków - Olkusz - Wolbrom		
	Kraków - Sucha Beskidzka - Zakopane		
	Kraków - Sucha Beskidzka – granica województwa – (Żywiec)		
2	Kraków - Kraków Nowa Huta - Podłęże - Tarnów	1 543 350,766	6 szt. - EN 63A
	Nowy Sącz - Chabówka		
	Stróże/Gorlice - Jasło		
	Kraków - Tarnów - Nowy Sącz - Krynica Zdrój		
	Kraków – Tarnów - Dębica		
3	Kraków - Sędziszów - (Jędrzejów - Kielce - Ostrowiec Świętokrzyski)	696 339,864	5 szt. - EN 78A
	Tarnów - Kraków - Trzebinia (Katowice)		
<b>RAZEM:</b>		<b>4 536 809,054</b>	<b>17 szt.</b>

Organizator dokonał analizy mającej na celu ustalenie przybliżonej liczby składów, zapewniającej możliwość obsługi przewozów na poszczególnych liniach komunikacyjnych. Wynik analizy przedstawiono w tabeli poniżej. Analiza obejmuje wyłącznie realizację pracy przewozowej dla zamówienia podstawowego, w pierwszym okresie rozliczeniowym (bez rozszerzenia zamówienia w ramach prawa opcji). Zastosowano podział na poszczególne pakiety przewozowe.

Należy podkreślić, że prezentowane dane mają charakter poglądowy, a Operator jest zobowiązany do wykonania we własnym zakresie szczegółowej analizy określającej zapotrzebowanie na tabor, na podstawie której określi niezbędną liczbę pojazdów z uwzględnieniem własnych warunków i możliwości obsługi pociągów, w szczególności: wykorzystywanych Obiektów Infrastruktury Obsługowej, organizacji pracy, obiegowania obsługi pociągów, realizowanych czynności mycia, odfekalniania, wodowania itp. Z uwagi na powyższe, prezentowany szacunek ma charakter wstępny, nie jest wiążący dla Stron i nie może być podstawą do jakichkolwiek roszczeń.

Nr pakietu	Linia komunikacyjna	Szacowana, minimalna liczba składów do obsługi linii komunikacyjnej	Liczba pojazdów udostępnionych przez Organizatora	Szacowana, minimalna liczba składów do zapewnienia przez Operatora
1	Kraków – granica województwa – (Bielsko-Biała)	5	6	15
	Zakopane - Chabówka – Rabka Zaryte – Mszana Dolna	4		
	Kraków - Olkusz - Wolbrom	5		
	Kraków - Sucha Beskidzka - Zakopane	4		
	Kraków - Sucha Beskidzka – granica województwa – (Żywiec)	3		
2	Nowy Sącz - Chabówka	1	6	5
	Stróże/Gorlice - Jasło	1		
	Kraków - Tarnów - Nowy Sącz – Krynica Zdrój	9		
3	Kraków – Sędziszów – (Jędrzejów - Kielce - Ostrowiec Świętokrzyski)	3	5	1
	Tarnów – Kraków – Trzebinia – granica województwa - (Katowice)	3		

Powyższe zestawienie nie uwzględnia rezerwy taborowej, czyli pojazdów sprawnych, gotowych do eksploatacji w przypadku konieczności wyłączenia z ruchu części pojazdów na zaplanowane działania przeglądowo – utrzymaniowe jak również sytuacjach awaryjnych, w których zajdzie pilna potrzeba zastąpienia pojazdu po wystąpieniu defektu lub skierowania do obsługi większej ilości pojazdów niż przyjęto w założeniach (zwiększenie frekwencji podróży, zakłócenia w ruchu). Wymagany poziom rezerwy taborowej został ustalony na poziomie 10 % łącznej liczby pojazdów zapewnionych do realizacji Przewozów przez Organizatora i Operatora.

Zaplanowanie pojazdów w rezerwie ma szczególne znaczenie w kontekście realizacji obowiązkowych przeglądów poziomu P4 pojazdów udostępnionych przez Organizatora, o których mowa powyżej.

W zestawieniu nie uwzględniono również konieczności zwiększenia pojemności składów dla części pociągów poprzez zastosowanie trakcji wielokrotnej pojazdów.

Szacunek wymaganej liczby pojazdów sporządzono przy założeniu, że w większości pojazdy przyporządkowane są do obsługi poszczególnych linii komunikacyjnych. W przypadku wdrożeniowego planowania obiegów taboru, część pojazdów może być wykorzystana do obsługi kilku linii komunikacyjnych, a przez to liczba taboru niezbędnego do obsługi całego pakietu może być niższa – uzależniona od sposobu organizacji pracy Operatora.

Analogicznie w przypadku, gdy dany Operator będzie świadczył usługi przewozowe w ramach więcej niż jednego pakietu – możliwe będzie obiegowanie taboru w sposób zapewniający obsługę linii komunikacyjnych z różnych pakietów, a przez to wykorzystanie pojazdów będzie bardziej efektywne a ich liczba niezbędna do realizacji założonego rozkładu jazdy – mniejsza.

Operator, sporządzając własną analizę określającą liczbę pojazdów, które będą mu niezbędne do świadczenia przewozów, zgodnie z zawartą umową musi uwzględnić ponadto dostosowanie pojemności taboru do rzeczywistej liczby podróży. W szczególności należy przewidzieć konieczność stosowania trakcji wielokrotnej (2 i więcej

pojazdów do obsługi jednego składu pociągu) w przypadku przewozów o dużej frekwencji pasażerskiej.

Organizator kolejowych przewozów pasażerskich dokonał oceny, czy konieczne są środki do zapewnienia skutecznego i niedyskryminacyjnego dostępu do odpowiedniego taboru, o której mowa w art. 5a ust. 1 Rozporządzenia 1370/2007. W rezultacie, uwzględniając zakres planowanej umowy oraz liczbę posiadanego taboru, Organizator informuje, że liczba taboru będącego w jego dyspozycji, który jest planowany do udostępnienia Operatorowi będzie niewystarczający dla zapewnienia realizacji przewozów określonych w umowie o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego. Brakujący tabor – zarówno do realizacji założonej pracy przewozowej jak i niezbędnej rezerwy taborowej - Operator będzie obowiązany zapewnić we własnym zakresie.