

INFORMACJA PRASOWA

Warszawa, 6 kwietnia 2023 r.

### **Stanowisko Polregio SA ws. sytuacji na Dolnym Śląsku**

Powierzenie świadczenia przewozów wojewódzkich, zgodnie z obowiązującymi przepisami, może odbyć się tylko w drodze przetargu. Tym bardziej dziwi fakt, że marszałek Tymoteusz Myrda zamierza przekazać obsługę trasy „Nadodrzancka” Kolejom Dolnośląskim bez zachowania tego trybu, pomimo że to Polregio ma umowę na obsługę tych tras do 2030 r. Decyzja województwa niesie więc za sobą ryzyko, że na tę trasę nie wyjedzie żaden pociąg.

Ponadto - według wiedzy Polregio, ogłoszenie przez władze województwa, że Koleje Dolnośląskie będą wykonywać pracę przewozową także terenie na Ziemi Lubuskiej, odbyło się bez stosownych uzgodnień z województwem lubuskim. Podobne próby władze województwa dolnośląskiego podejmowały także w Wielkopolsce i na Opolszczyźnie, ale spotkały się z odmową tamtejszych marszałków. W ocenie Polregio próby te mogą destabilizować obecną sytuację przewozową, na czym ucierpią pasażerowie.

Koleje Dolnośląskie w ciągu piętnastu lat, we współpracy z organizatorem transportu, zbudowały szeroką siatkę połączeń. Niestety, zdarzało się, że ten rozwój odbywał się kosztem Przewozów Regionalnych, czyli poprzednika Polregio. To Przewozy Regionalne i inne spółki kolejowe wykształciły maszynistów, konduktorów i innych specjalistów w branży, którzy obecnie pracują w KD, a których szkolenie jest kosztowne i czasochłonne. Co równie ważne - to Polregio dysponuje niezbędnym zapleczem warsztatowym (Wrocław, Kędzierzyn Koźle, Leszno, Kruszwiec, Iława), z którego korzystały KD, nie mając wystarczającej liczby punktów serwisowych i naprawczych.

Warta odnotowania jest także faktyczna efektywność obydwu przewoźników - w 2022 r. KD zrealizowały 11,5 mln pockm, czyli trzykrotnie więcej niż Polregio - 3,5 mln pockm. Pomimo tego Polregio przewiozło w 2022 r. rekordowe 12,4 mln pasażerów, czyli tylko o 23% mniej niż KD. Przy czym należy podkreślić, że dotacja Urzędu w przeliczeniu na 1 pasażera jest 75% wyższa dla Kolei Dolnośląskich niż Polregio. Te liczby pokazują, jak wysoka jest efektywność Polregio w zestawieniu z przewoźnikiem samorządowym.

Wykorzystywanie przez władze samorządowe argumentu o mniejszym zakresie pracy przewozowej, wykonywanej przez Polregio, który ma rzekomo przemawiać na niekorzyść spółki jest całkowicie nietrafne. Polregio posiada odpowiednie zasoby i doświadczenie, jednak nie można zapominać o tym, że organizator zdaje się faworyzować KD nie tylko przy zlecaniu pracy przewozowej bez wymaganego przetargu, ale także, zgodnie z dostępnymi informacjami, dotując zakup nowego taboru dla KD. Nie wspomina się także o kosztach przyszłych przeglądów okresowych (P3, P4 i P5) nowego taboru KD, które w niedługim czasie zaczną generować olbrzymie koszty dla województwa, szczególnie przy braku zaplecza technicznego Kolei Dolnośląskich.

Niestety, przez długi okres Przewozy Regionalne nie mogły skorzystać ze środków europejskich na nowoczesny tabor, który na Dolnym Śląsku w całości trafił do Kolei Dolnośląskich. Niedawno jednak



spółka podpisała umowy ramowe na zakup do 200 nowych składów elektrycznych, które do 2026 roku pozwolą unowocześnić tabor. W województwie dolnośląskim od kilku miesięcy prowadzone są także rozmowy w zakresie możliwości pozyskania nowych jednostek dla Polregio – do chwili obecnej brak jest jednak decyzji władz województwa, które jednocześnie w różnych formach finansuje zakupy nowych jednostek dla KD.

Podsumowując – decyzje Dolnośląskiego Urzędu Marszałkowskiego zmierzają do faktycznej likwidacji zakładu Polregio na Dolnym Śląsku. Należy przy tym podkreślić, że województwo jest jednym ze współwłaścicieli Polregio i takie decyzje są działaniem na własną szkodę.

Polregio stoi na stanowisku, że kolej regionalna jest elementem budowania sprawiedliwości społecznej, podobnie jak dostęp do szkół i ochrony zdrowia. To dlatego spółka, zgodnie ze swoją misją walczy o zachowanie konkurencji, jak najlepszy rozkład jazdy i wygodne połączenia dla pasażerów w każdym z polskich regionów.

