

Ostrzeżenie: Ta wiadomość pochodzi od zewnętrznego nadawcy i może zawierać niebezpieczną treść. Jeśli nie masz pewności, co do wiarygodności nadawcy, nie klikaj w linki, nie otwieraj załączników, nie podejmuj korespondencji z nadawcą. Incydenty bezpieczeństwa zgłoś na adres: incydenty@sejmik.kielce.pl

Poprzedni list przesyłam ponownie ze zmianami:

PROSZĘ O REALIZACJĘ
treść dekretacji zgodna z treścią umieszczoną
na dokumencie elektronicznym. Dekretacja zgodna
z dekretacją elektroniczną dokonana
w dniu 02.10.18
przez DIREKTOR KS w systemie E7D

Dotyczy:

Petycja w sprawie hiperlegalizmu powodującego proces sztucznego zaniżenia rentowności usług kolei regionalnej w trakcji elektrycznej w woj. świętokrzyskim

Do Urzędu Marszałkowskiego w woj. świętokrzyskim

Radni Sejmiku w Woj. Świętokrzyskim

Szanowni Państwo,

Obserwuję jako wydawca prasy że w woj. świętokrzyskim w sposób specyficznej interpretacji prawa- zwanej hiperlegalizmem, spowodowano niską rentowność sieci kolei. Hiperlegalistyczna interpretacja prawa powoduje że rentowność usług przewozów pasażerów koleją jest w wyniku takiej hiperlegalistycznej interpretacji przepisów prawa- bardzo silnie zaniżana. W sposób uniemożliwiający rentowną obsługę- w Planie Transportowym zawarto zapisy czyniące pasażerską kolej regionalną na terenie województwa- silnie nierentowną.

Wnoszę petycję by w sprawie tych zapisów w Planie Transportowym- poinformowano mnie że . Wnoszę, by skorygować, zmienić interpretację przepisów prawa i stosować to prawo bardziej wolnorynkowo co może zmienić sytuację ponoszenia corocznie wieludziesięciomilionowych strat na niekorzyść mieszkańców woj. świętokrzyskiego.

Dnia 14 listopada 2018 r. złożyłem następujący wniosek do Sejmiku woj. świętokrzyskiego:

Wniosek do Radnych Sejmiku WŚ

(..)

Jak informuje w liście UMWS - pociągi regio pomijające mniejsze stacje pośrednie rzekomo są zakazane prawnie w tym województwie. Wnoszę więc o zmianę przepisów lokalnych jakie UMWS sporządził. Tego typu usługi transportowe są podstawą sukcesu transportu w regionach.

W prawie całych Niemczech pociągi osobowe przyspieszone to podstawa systemu komunikacji regionalnej. Kursują według taktowanego rozkładu jazdy (w wypadku Frankfurtu co 30 minut). Zazwyczaj mają za zadanie łączyć miasta 50- i 100- tysięczne z resztą sieci kolejowej. Stawiane są im dość wysokie wymagania: prędkość handlowa wyższa niż samochodu osobowego na tej trasie, klimatyzacja, fotele lotnicze, czystość i komfort (wszystko naturalnie w cenie biletu drugiej klasy), jeszcze wyższy komfort w klasie pierwszej. Noszą nazwy handlowe uosabiające wysoką prędkość handlową- na przykład na linii do Frankfurtu nad Odrą kursują pociągi oznaczone jako RegioExpress (RE). W objaśnieniach do systemu kolejowego DB można znaleźć informację, że RE ma stanowić "szybki produkt" łączący kolej dalekobieżną i regionalną w jeden system. Istotnie, pociągi tego typu mają wydłużone relacje i są pociągami osobowymi przyspieszonymi o bardzo wysokim standardzie. Ostatnio wracając z Magdeburga ekspresem regionalnym linii RE1 natknąłem się na zamontowane w wagonach bezprzedziałowych drugiej klasy ekrany ciekłokrystaliczne wyświetlające program telewizji pokładowej pociągu oraz odjazdy autobusów ze stacji pośrednich. System ten nazywał się InfoMobil Plus i miał być zastosowany we wszystkich pociągach osobowych przyspieszonych typu IRE i RE. Ekrany pokazują położenie pociągu na trasie, pogodę, zapowiedzi filmów w kinach, krótkie filmy krajoznawcze itd. Sprawdziłem, w całym składzie pociągu składającego się z dwupiętrowych nowoczesnych klimatyzowanych wagonów bezprzedziałowych drugiej i pierwszej klasy znajdowały się ekrany ciekłokrystaliczne.

Oddzielną kategorię pociągów stanowią RegionalExpress (RE), również osobowe przyspieszone, ale o nieco niższym standardzie i krótszych relacjach. Kursują w statych częstotliwościach- co 30 lub 60 minut łącząc większe ośrodki regionu. Ich rozkład jazdy wygląda dość interesująco- od jednego większego miasta do drugiego zatrzymują się na każdej stacji, a następnie nie zatrzymują się przez jakieś 50- 30 km, dzięki czemu osiągają wysoką prędkość, równą mniej więcej polskim pociągom pospiesznym. W wypadku Frankfurtu nad Odrą z dwóch pociągów na godzinę jeżdżących do Eisenhuettenstadt jeden zatrzymuje się na wszystkich stacjach i przystankach osobowych, a drugi nie zatrzymuje się na stacjach pośrednich, stając się pociągiem pospiesznym, aby na dalszym odcinku relacji stać się na powrót osobowym. Zazwyczaj obsługa mniejszych stacji i przystanków osobowych następuje co godzinę lub dwie, co drugim składem pociągu na danej linii.

Uaktualniam poniżej zawartą propozycję relacji:

Proponuję ekspresy regionalne na trasie Warszawa- Kielce przez CMK, Katowice-Kielce p. CMK, Katowice- Kielce-Ostrów Świętokrzyski-Tarnobrzeg, Warszawa- Kielce-Sandomierz, Katowice-Kielce.