

Dotyczy:
Petycja w sprawie zaniżnia 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 hipec, rentowność sieci kolei jest bardzo silnie zaniżana. Celowo w Planie Transportowym zawarto zapisy mające uczynić kolej regionalną na terenie województwa- silnie nierentowną.

Wnoszę petycję by w sprawie tych zapisów w Planie Transportowym- dokonano zmian. Wnoszę, by zaniechano wyrządzenia wieludziesięcimilionowych strat na niekorzyść mieszkańców woj. świętokrzyskiego poprzez zapisy w Planie Transportowym które unieemożliwiają prowadzenie usług.przewozów koleją z wyższą rentownością.

Dnia 14 listopada 2018 r. złożyłem propozycję dopuszczenia organizacji pociągów przyspieszonych poprzez 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 stałych 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 pospieszonym. 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 pospieszonym, 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.

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

Moją obserwacją jest brak szybkich połączeń kolejowych regionalnych Kielc z okolicznymi większymi miastami: Warszawą, Łodzią, Radomiem, mimo że istnieje linia kolei dostosowywana aktualnie do 200 km/h.

Uważam ponadto że konieczne są dogłębne reformy kolei w regionie celem skokowego zwiększenia rentowności świadczonych usług. W mojej ocenie jest to możliwe.

Zmiana organizacyjna

Proponuję- wzorem sąsiedniego woj. mazowieckiego- wprowadzenie połączeń przyspieszonych.

Podwyższenie rentowności połączeń regio

W wielu regionach kraju istnieją wysokorentowne połączenia regionalne korzystające z torowisk szybkiej kolei. Na przykład między Kielcami a Katowicami składy regionalne pędzą linią CMK. W moim województwie część połączeń regio do Poznania pędzi 160 km/h.

Obserwuję że tego typu szybkie połączenia regio- znakomicie "napętniają" pociągi. Szybka prędkość powoduje że podróżni wracają do połączeń regio.

Połączenia te na części trasy pędzą poza Polską po 200 km/h lub 160 km/h w Polsce - bez zatrzymań, a na części trasy obsługują mniejsze stacje i przystanki. Wnoszę aby w Planie Transportowym dopuścić tego typu połączenia w woj. świętokrzyskim. Obecnie zapisy wymagają by pociągi regio zatrzymywały się na wszystkich stacjach i przystankach. Chodzi mi o wyeliminowanie tego zapasu.