

Treść interpelacji radnego Wojciecha Zabłockiego w sprawie organizacji przewozów kolejowych pomiędzy Radomiem a Łodzią przez Drzewicę oraz rozkładu jazdy na linii Radom – Warszawa

w interpelacji z dnia 11 stycznia b.r. poruszyłem m. in. kwestie związane z organizacją przewozów kolejowych pomiędzy Radomiem a Łodzią przez Drzewicę (po linii kolejowej numer 22) oraz na linii 8 po zakończonej modernizacji.

Uruchomienie połączeń Radom - Łódź Fabryczna możliwe jest bezkosztowo poprzez współpracę Kolei Mazowieckich z Łódzką Koleją Aglomeracyjną. Obecnie każdy z przewoźników dojeżdża do stacji położonej na styku województw. Pasażerowie muszą się przesiadać. W modelu bezpośrednich połączeń każdy z przewoźników uruchamiałyby połączenia w pełnej relacji w takiej liczbie, aby praca wykonywana na terenie sąsiedniego województwa wzajemnie się bilansowała (czyli liczba pociągów pierwszego przewoźnika na terenie drugiego województwa musi być równa liczbie pociągów drugiego przewoźnika na terenie pierwszego województwa). Kwestia przychodów z biletów może być rozliczana proporcjonalnie do długości linii na terenie danego województwa. Wówczas rozliczenia dokonywane są w toku bieżącej współpracy operacyjnej, a zyskuje pasażer, który może dojechać z położeń na terenie województwa mazowieckiego Radomia czy Drzewicy do Tomaszowa lub Łodzi bez przesiadek. Wydaje się, że kwestia korzyści dla pasażerów jest oczywista i nie wymaga dalszego rozwijania, stąd za zasadne uważam wdrożenie proponowanego rozwiązania.

Poinformowano mnie także o założeniach dla rozkładu jazdy na linii Radom – Warszawa. Wskazano, że po zakończeniu modernizacji kursować będzie pociąg osobowy co godzinę, w godzinach szczytu przewozowego pociąg co 0,5 godziny (uzupełnienie oferty dodatkowymi pociągami osobowymi i przyspieszonymi) oraz uruchomienie ok. 5 par połączeń przyspieszonych. Stoję na stanowisku, że przewoźnik powinien aplikować o przydział tras we wskazanej liczbie, a ewentualne ograniczenia związane z przepustowością powinny wynikać z decyzji zarządcy infrastruktury. Nie uważam za zasadne dalszego oczekiwania z wdrożeniem wskazanych założeń, niż z dniem 12 grudnia 2021 roku, tj. wraz z wejściem w życie nowego rozkładu jazdy - chyba, że trasy nie zostaną przydzielone przez zarządcę infrastruktury. Ale najpierw przewoźnik musiałby zawnieść o ich uruchomienie.

Mając na względzie powyższe zwracam się z następującymi pytaniami:

1. Proszę o wskazanie, czy spełnione są założenia rozkładowe to jest czy od 12 grudnia 2021 roku kursować będzie pociąg osobowy co godzinę, w godzinach szczytu przewozowego pociąg co 0,5 godziny (uzupełnienie oferty dodatkowymi pociągami osobowymi i przyspieszonymi) oraz czy zaplanowano uruchomienie 5 par połączeń przyspieszonych?
2. Jeśli założenia wskazane w punkcie 1 nie zostaną spełnione od 12 grudnia 2021 roku, to od kiedy planowane jest ich wdrożenie?
3. Czy w 2021 roku Województwo Mazowieckie lub Koleje Mazowieckie podejmowały ze swoimi odpowiednikami z Województwa Łódzkiego próby wypracowania treści porozumienia dotyczącego wzajemnego uruchomienia połączeń w relacji Radom - Łódź Fabryczna?
4. Jaki jest cel stawiania zaporowych warunków (uzgodnienie wszystkich połączeń kolejowych na styku województwa mazowieckiego i łódzkiego) zamiast rozpatrywania poszczególnych linii oddzielnie?
5. Czy była w sprawie wskazanej w punkcie 4 prowadzona przez Województwa lub przewoźników korespondencja w 2021 roku? Jeśli tak proszę o wskazanie wykazu pism (znak pisma z datą wysłania oraz kto do kogo i czy udzielono odpowiedzi).
6. Jakie są punkty sporne pomiędzy województwami uniemożliwiające zawarcie porozumienia dotyczącego rozliczania pracy eksploatacyjnej?
6. Czy Pan Marszałek podziela pogląd, że uruchomienie bezpośrednich pociągów osobowych Łódź Fabryczna - Radom byłoby korzystne dla pasażerów z miejscowości województwa mazowieckiego położonych na zachód od Radomia i pozwoliło zwiększyć przychody oraz komfort podróży?