



**WICEMARSZAŁEK
WOJEWÓDZTWA
KUJAWSKO-POMORSKIEGO**
Zbigniew Ostrowski

OR-II-P.1510.2.5.2016

Toruń, 22 lipca 2016 r.

Pan Krzysztof Rytel
Prezes Centrum Zrównoważonego Transportu

Szanowny Panie Prezencie,

W odpowiedzi na petycję, której wpływ Urząd Marszałkowski Województwa Kujawsko-Pomorskiego odnotował 4 maja 2016 r., na podstawie postanowień art. 13 ust 1 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach (Dz.U. 2014 poz. 1195) informuję, że Województwo Kujawsko-Pomorskie nie wprowadzi do rozkładu jazdy pociągów zmian zaproponowanych przez Centrum Zrównoważonego Transportu.

UZASADNIENIE

Województwo jako organizator publicznego transportu zbiorowego ma za zadanie zaspokajanie potrzeb przewozowych mieszkańców regionu. Organizowanie wojewódzkich przewozów pasażerskich, zgodnie z postanowieniami Ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o Publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. Dz.U. 2011 nr 5 poz. 13 ze zm.) odbywa się w oparciu o badanie i analizę potrzeb przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym. Szczegółowej oceny i prognozy ruchu dokonano w ramach opracowania Planu Zrównoważonego Rozwoju Transportu Publicznego Województwa Kujawsko-Pomorskiego (tzw. Plan Transportowy). Dokument ten zawiera m.in. dane dotyczące wielkości potoków podróży określonych na podstawie badań, symulacji ruchu, ankiet oraz danych statystycznych. Na tej podstawie określono układ linii komunikacyjnych wraz z zakładaną liczbą połączeń. Plan Transportowy został uchwalony przez Sejmik Województwa Kujawsko-Pomorskiego (uchwała nr LIII/814/14 z dnia 29 września 2014 r.) i stanowi obowiązujący akt prawa miejscowego. Niemniej, Samorząd Województwa wraz z operatorami kolejowymi prowadzi nieustanny monitoring potoków pasażerskich, tak aby niezwłocznie reagować na wszelkie zmiany w preferencjach podróży mieszkańców. Działania podejmowane w celu usprawnienia organizacji transportu publicznego muszą również uwzględniać ograniczone środki budżetowe jakimi dysponuje Województwo.

Jak wynika z powyższego, wszelkie zmiany siatki połączeń, w tym zwiększenie pracy eksploatacyjnej, muszą wynikać z uzasadnionych potrzeb przewozowych oraz wielkości środków finansowych przeznaczonych na finansowanie transportu publicznego. Każdorazowe określenie kwoty rocznych wydatków na dotowanie przewozów kolejowych wynika nie tylko z posiadanego przez Województwo budżetu, ale również z rzeczywistego popytu na połączenia pasażerskie. Oznacza to, że nie zawsze posiadanie dodatkowych środków finansowych stanowi uzasadnienie dla zwiększenia wydatków na transport publiczny.

Istniejące w obecnym rozkładzie jazdy kilkugodzinne przerwy w kursowaniu pociągów na niektórych liniach kolejowych nie wynikają ze złej organizacji obiegów taboru. Nie zawsze zasadnym jest układanie równomiernego rozkładu jazdy tak, aby rozłożyć kursy pociągów w ciągu doby w jednakowych odstępach. Transport publiczny charakteryzuje się zmienną wielkością potoków pasażerskich – największy ruch generują przewozy do pracy i szkół. Poza porannym i popołudniowym szczytem, zapotrzebowanie na połączenia jest znacznie niższe. Uruchamianie dodatkowych pociągów w porach dnia, w których nie ma popytu na połączenia byłoby nieuzasadnione i stanowiłoby przejaw niegospodarności.

Samorząd Województwa nie zgadza się z tezą, że zwiększenie pracy eksploatacyjnej o 18% odbyłoby się przy braku zwiększenia kwoty rekompensaty. Organizacja przewozów kolejowych wiąże się z ponoszeniem opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej, kosztów poboru prądu z sieci trakcyjnej lub zakupu paliwa dla pojazdów spalinowych, wynagrodzeń drużyn pociągowych itd. Tak więc wprowadzenie cykliczności, zmniejszenie liczby obiegów czy intensyfikacja wykorzystania pojazdów nie skutkuje zahamowaniem wzrostu wskazanych kosztów zmiennych, gdyż są one proporcjonalne do wielkości wykonywanej pracy przewozowej. Przykładowo, minimalny koszt dostępu do infrastruktury kolejowej, który w całości pokrywa Województwo na liniach niezelektryfikowanych wynosi obecnie około 7 500 000 zł. W opracowanym projekcie rozkładu jazdy koszt ten wynosić będzie ok. 9 000 000 zł. Daje to wzrost kosztów o ok. 1,5 miliona złotych, czyli aż o ok. 20 %.

W ramach konstruowania rozkładów jazdy Województwo ściśle współpracuje z operatorami kolejowymi. Przy projektowaniu siatki połączeń zawsze zakładane jest, aby godziny odjazdów pociągów miały równe końcówki minutowe. Niestety uwarunkowania natury technicznej, prowadzone prace remontowe, ograniczona przepustowość tras, konieczność mijanek, a także kolizje z pociągami innych przewoźników wymuszają na zarządcy infrastruktury – PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. zmiany składanych wniosków rozkładowych, celem dostosowania do warunków i obłożenia ruchem na danej trasie kolejowej. W przedłożonym projekcie rozkładu jazdy brak jest informacji o możliwych kolizjach z siatką połączeń dalekobieżnych. Brak takiej analizy powoduje iż zaproponowany rozkład jazdy pociągów na liniach zelektryfikowanych obciążony jest dużym ryzykiem kolizji. Tym samym założenia związane z realizacją skomunikowań na stacjach węzłowych takich jak Laskowice Pomorskie, Jabłonowo Pomorskie, Inowrocław, Toruń Główny czy Bydgoszcz Główna należy uznać za wysoce niepewne.

Odnosząc się do poszczególnych tez zawartych w załączonym do petycji projekcie rozkładu jazdy, wyjaśniam co następuje:

Obiegowanie pojazdów

W petycji podnoszony jest argument, że dobrze ułożone obiegi pojazdów pozwalają na wprowadzenie znacznych oszczędności. Tymczasem w przedłożonym projekcie brak jest propozycji nowego obiegowania składów dla wszystkich serii pojazdów, w tym: brak wyznaczenia zjazdów i podjazdów na przeglądy techniczne w Nowej Wsi Wielkiej, Bydgoszczy i Toruniu Kluczykach; brak wskazania zakładanego zasięgu poszczególnych typów pojazdów w okresie letnim i zimowym, brak wyznaczonych tras technicznych i brak wyznaczenia zjazdów na tankowanie pojazdów „wysłanych” na nocleg na stacjach Chojnice, Brodnica, Czersk, Chełmża, Skępe i Gardeja. Pozostawianie pojazdów spalinowych na noc na stacjach nieprzystosowanych do tankowania jest nieefektywne gospodarczo, gdyż wymaga zmiany logistyki zaopatrzenia w paliwo. Koszty z tym związane są niewspółmierne wobec oszczędności powstałych z rezygnacji z jazdy służbowej. Dodatkowo wymuszałyby to zwiększoną pracę maszynistów i drużyn konduktorskich, których część pracy przypadłaby na nocny postój na wyżej wymienionych

stacjach. Tak więc, wprowadzenie dodatkowych służb obejmujących godziny nocne oznaczałoby wzrost kosztów. Ponadto na wskazanych stacjach nie ma pomieszczeń dostosowanych do noclegu pracowników. Zmuszałoby to ich do przebywania przez całą noc w pojazdach, w których nie ma warunków zapewniających właściwy wypoczynek w porze nocnej. Pozostawienie taboru na małych stacjach bez odpowiedniego zabezpieczenia rodzi ryzyko dewastacji jednostek przez chuliganów, a tym samym istnieje możliwość pojawienia się dodatkowych kosztów z tytułu napraw pojazdów.

Samorząd Województwa, kierując się zasadą racjonalnego wydatkowania środków publicznych, nakłada na operatorach kolejowych obowiązek dopasowania pojemności taboru do wielkości potoków pasażerskich. W związku z tym, zaproponowane zestawienia składów dla poszczególnych relacji są niezgodne z tym założeniem, gdyż ograniczyłyby elastyczność w zestawianiu pojazdów wobec zmiennych wielkości potoków podróży.

Wykorzystanie taboru

Liczba pojazdów spalinowych zaproponowana w projekcie rozkładu jazdy wynosi odpowiednio: SA106 - 12 sztuk (liczba pojazdów Województwa to 13 sztuk – co oznacza tylko jeden pojazd jako rezerwa), a SA134 wg CZT wynosi 7 (liczba pojazdów przewoźnika ARRIVA tej serii to tylko 2 sztuki). Rozkład nie przewiduje wykorzystania posiadanych przez Województwo pojazdów SA123. Należy pamiętać, że pojazd ten może być zestawiony wyłącznie z pojazdem SA106 w tzw. tandem, co z kolei wiąże się z wyznaczeniem dla tego pociągu osobnego obiegu z uwagi na wydłużone czasy jazdy. Tandem ten nie może być użyty jako pojazd zastępczy dla trasy opracowanej dla charakterystyki SA106 czy SA134, gdyż ma inne parametry trakcyjne, a tym samym inne czasy przejazdów. W związku z tym, jeśli taki zestaw wyjedzie na szlak, to będzie kursował z opóźnieniami, co z dużym prawdopodobieństwem skutkuje utratą skomunikowań lub powstaniem wtórnych opóźnień innych pociągów. Byłoby to nieakceptowalne przez pasażerów, którzy mieliby znacznie utrudnioną możliwość dotarcia do celów podróży.

W rozkładzie nie zaproponowano również wykorzystania pojazdów typu MR/MRD, a taki tabor jeździ obecnie na wielu liniach niezelektryfikowanych. Nie jest to zgodne z postulowanym w petycji założeniem pełnego wykorzystania taboru.

Pojazdy EN76 zostały zakupione przy wsparciu środków Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko w ramach projektu „Zakup taboru kolejowego dla Szybkiej Kolei Metropolitalnej BiT-City”. W okresie trwałości, tj. pięciu lat od zakończenia realizacji przedsięwzięcia, tabor ten może być eksploatowany wyłącznie na wyspecyfikowanych w projekcie trasach na terenie województwa kujawsko-pomorskiego. Relacje określone w dokumentacji projektowej zostały wskazane na podstawie szczegółowych analiz. Dlatego też, nieuzasadnionym jest wnioskowane przez Państwa wycofanie jednostek z obsługi tras do Włocławka, Jabłonowa Pomorskiego czy Nakła nad Notecią. Oznaczałoby to pogorszenie warunków podróży mieszkańców regionu, a także byłoby to działanie niezgodne z założeniami projektu.

Efektywność wykorzystania taboru

W dołączonym do petycji biuletynie wskazuje się, że obiegi części pojazdów zawierają długie postoje, co wskazuje się jako przykład nieefektywnego gospodarowania taborem i czasem pracy pracowników. Informuję, że rozkład jazdy pociągów jest układany z uwzględnieniem oczekiwań podróży, a nie wyłącznie pod kątem maksymalizacji efektywności pracy druzyn pociągowych i zwiększenia dziennego wykorzystania jednostek

taborowych. Dla Samorządu Województwa Kujawsko-Pomorskiego priorytetem jest zapewnienie transportu mieszkańcom w godzinach, które odpowiadają celom ich podróży. Wobec tego nie ma zgody na to, aby godziny odjazdów pociągów były podyktowane minimalizacją czasu postoju pojazdów, a nie potrzebami transportowymi pasażerów. Wprowadzenie takich działań mogłoby np. spowodować, że pociągi odjeżdżałyby w porach niedostosowanych do godzin pracy czy nauki.

Terminy kursowania

Przedstawione w petycji zestawienie skupia się przede wszystkim na liczbie par pociągów w dni robocze, brakuje natomiast dokładnej informacji odnośnie liczby par pociągów w soboty, niedziele i święta (C). W efekcie w terminie C jedynie w przypadku około 12,5% połączeń nastąpiłby wzrost ilości połączeń, natomiast w przypadku aż 72% odcinków nastąpiłby spadek liczby połączeń. Przykładowo dla połączeń Chełmża – Grudziądz proponuje się w przedłożonym projekcie ograniczenie terminu kursowania w soboty, niedziele i święta z 14 do 9 połączeń, natomiast w relacji Szlachta – Czersk z 8 do 3. Jest to sprzeczne z wyrażonym w petycji postulatem poprawy dostępności transportowej. Województwu zależy, aby oferta kolejowa była kompletna, a pasażerowie mogli korzystać z komunikacji publicznej w każdej sytuacji życiowej. W weekendy, kiedy liczba osób dojeżdżających do pracy i szkół jest mniejsza, transport publiczny służy również dowozom do instytucji kultury, miejsc wypoczynku, czy placówek handlowych.

Uruchomienie bezpośrednich połączeń Gardeja – Grudziądz – Toruń

Województwo Kujawsko-Pomorskie powierzyło do 2020 roku Województwu Pomorskiemu prowadzenie zadania w zakresie organizacji publicznego transportu zbiorowego w granicach administracyjnych województwa kujawsko-pomorskiego na odcinku linii kolejowej nr 207 Toruń Wschodni – Malbork od Grudziądza do granicy województwa kujawsko-pomorskiego z województwem pomorskim.

Jak wynika z analiz zawartych w Planie Zrównoważonego Rozwoju Transportu Publicznego Województwa Kujawsko-Pomorskiego, na odcinku Grudziądz – Malbork pasażerowie podróżują w kierunku Malborka i Grudziądza jako miejsc docelowych lub punktów przesiadkowych. Gardeja nie stanowi dużego generatora ruchu, a liczba podróżnych nie uzasadnia uruchamiania połączeń dedykowanych wyłącznie tej miejscowości. Samorząd stoi na stanowisku, że granice administracyjne województw nie mogą decydować o relacjach pociągów. Dlatego też na tej trasie uruchamiane są połączenia w pełnej relacji tj. Grudziądz – Malbork.

Połączenia Toruń – Sierpc

W dołączonym do petycji projekcie rozkładu jazdy ujęto tabele „Toruń Główny – Sierpc” i „Sierpc – Toruń Główny”. Wobec tego niezrozumiałym jest, dlaczego zawarte w nich dane przedstawiają rozkład dla tras tylko do/z stacji Skępe. Województwo Mazowieckie, powierzyło Województwu Kujawsko-Pomorskiemu do 2019 roku zadanie organizacji transportu zbiorowego na linii kolejowej nr 27 Nasielsk – Toruń Wschodni na odcinku granica województwa kujawsko-pomorskiego z województwem mazowieckim – Sierpc. Postulowane całkowite zawieszenie przewozów pasażerskich na odcinku Sierpc – Skępe spotkałoby się z negatywnym odbiorem przez osoby korzystające z tychże połączeń, ale także byłoby złamaniem zawartego porozumienia. Brak połączeń do stacji Sierpc uniemożliwi utrzymanie skomunikowań z pociągami Kolei Mazowieckich jadącymi w kierunku Kutna oraz Płocka (przy obecnym rozkładzie jazdy takie skomunikowania istnieją).

Zgodnie z tabelą rozkładową obieg rozpoczyna się i kończy na stacji Skępe, co oznacza dwa puste przejazdy na odcinku Toruń Główny – Skępe (pierwszy na godzinę 5.30 do stacji Skępe, a drugi po godzinie 19.53 z tej samej stacji). Nie jest to zgodne ze wskazywanym w petycji założeniem zmniejszenia liczby obiegów oraz optymalizacji innych kosztów. Ponadto podane godziny odjazdu ze stacji Toruń Główny w kierunku stacji Lipno/Skępe nie umożliwiają stworzenia obiegu oraz przejść składów na podanych stacjach, dlatego do obsługi tak zaproponowanego rozkładu jazdy należy przyjąć dwa pojazdy SA106. Nie przewidziano przy tym tankowań i przeglądów pojazdów. Siatka połączeń nie jest w pełni efektywna z punktu widzenia pasażerów, brakuje bowiem pociągów umożliwiających pracownikom dojazd do pracy do Torunia na godzinę 06.00 (w obecnym rozkładzie jazdy pociąg przyjeżdża ze stacji Skępe do stacji Toruń Wschodni o godz. 05.35, dodatkowo jest skomunikowany z pociągiem Przewozów Regionalnych relacji Toruń Wschodni – Bydgoszcz Główna). Przyjazd pociągu do stacji Toruń Główny o godz. 6.42 oznacza brak możliwości dojazdu na godz. 7.00. Jest to jednocześnie zbyt wcześnie dla osób dojeżdżających na godz. 8.00.

Połączenia Grudziądz – Chelmża – Toruń Główny

Czas jazdy pociągu bez krzyżowania, z postojami 0,5 min i właściwą rezerwą (5min/100km) wynosi dla rozkładu jazdy 2016/2017 odpowiednio: Grudziądz – Toruń Główny – 67 min (proponycja CZT to 76 min – 9 min dłużej); Toruń Główny – Grudziądz - 68 min (proponycja CZT to 75 min – 7 min dłużej). Proponowane znaczące wydłużenie czasów jazdy nie jest do zaakceptowania przez pasażerów, którzy przez ostatnie lata byli narażeni na uciążliwości związane z prowadzonymi pracami rewitalizacyjnymi, a także nie da możliwości pełnego wykorzystania parametrów zrewitalizowanej trasy. Ponadto, godzina przyjazdu do st. Toruń Gł. określona w petycji na 31 min po pełnej godzinie jest wyznaczona o 15 min za późno, co potwierdzają liczne wnioski pasażerów. Z uwagi na popyt na tej linii kolejowej należy dążyć do wprowadzenia częstotliwości w szczycie porannym co 30, a nie co 60 min jak proponuje się w petycji. Takie działania zostały podjęte w rozkładzie jazdy 2015/16.

W tabelach rozkładu jazdy znajdują się błędy konstrukcyjne dotyczące zaproponowanych krzyżowań pociągów na stacjach mijankowych. Przykładowo, dla stacji Kornatowo przyjęto, iż w tej samej minucie xx:40 przyjmowany jest pociąg z kierunku Grudziądza i o tej samej minucie wyprawiany jest pociąg w kierunku Grudziądza. W efekcie pociągi spotkają się na rozjeździe nr 6 co powoduje kolizję pojazdów. Zgodnie z instrukcją Ir-11 minimalna różnica od wjazdu do wyjazdu pociągu na takiej stacji jak Kornatowo to 2 min. Podobna sytuacja ma miejsce w przypadku stacji Ostaszewo Toruńskie. W przedłożonym projekcie rozkładu jazdy, błąd polega na przyjęciu zbyt krótkich czasów na krzyżowanie. Na tej stacji krzyżowanie zgodnie z instrukcją Ir-11 realizować należy w układzie minimum „4+2” tj. pierwszy pociąg przyj. 4 min przed przyjazdem drugiego i może wyjechać minimum 2 min po jego wyprawieniu. W tabeli przedstawiono połączenia w Ostaszewie Toruńskim tak, że pierwszy pociąg przyj. xx:07/xx:12 natomiast drugi pociąg pojawia się na stacji xx:08/xx:09. Województwo nie zgadza się, aby ostatni pociąg z Torunia Głównego odjeżdżał do Grudziądza o godz. 21:51 tj. przed zakończeniem pracy przez pracujących w systemie zmianowym. Likwidacja połączeń po godz. 22.00 spotka się z niezadowoleniem społecznym.

Połączenia Czersk – Laskowice Pomorskie

Uruchamiane obecnie połączenia służą głównie osobom dojeżdżającym do Bydgoszczy na 6.00 i 18.00. Propozycja rozkładu jazdy nie pozwala na zapewnienie takich przewozów.

Połączenia Chełmża – Bydgoszcz Główna

W tabeli znajdują się błędy dotyczące realizacji krzyżowań na stacji Unisław Pomorski gdzie przyjęto zbyt krótkie czasy na krzyżowanie. Na tej stacji krzyżowanie zgodnie z Ir-11 realizować należy w układzie minimum „4+2” tj. pierwszy pociąg przyj. 4 min przed przyjazdem drugiego i może wyjechać minimum 2 min po jego wyprawieniu. W tabeli zaprezentowano sytuację zapisaną tak, że pierwszy pociąg przyjeżdża o godz. xx:49/xx:50 natomiast drugi pociąg pojawia się na stacji xx:50/xx51. Poza tym, obecny układ torowy nie pozwala na równoczesność wjazdów i wyjazdów. Po uwzględnieniu prawidłowego krzyżowania na stacji Unisław Pomorski zmieniają się czasy jazdy na tej linii. Z przedłożonego rozkładu jazdy wynika, że noclegi pojazdów wyznaczono na st. Chełmża. Nie wskazuje się przy tym, gdzie miałyby się odbywać tankowanie szynobusów i inne czynność eksploatacyjne (na stacji Chełmża obecnie nie ma takich możliwości).

Połączenia Czersk – Laskowice Pomorskie

Linia Czersk – Laskowice Pomorskie pełni głównie rolę dowozu i odwozu do szkoły w Czersku, z którego korzysta około 60 dzieci. W petycji postuluje się przyjazd pociągu do Czerska na godz. 7.56, co spowoduje brak możliwości dotarcia uczniów na zajęcia na godz. 8.00. W przedłożonym projekcie rozkładu jazdy uniemożliwiony jest również odwóz dzieci ze szkół, gdyż proponuje się zmienić rozkład jazdy pociągów z około godz. 15. i 16. na 14.12 i 17.12. Uniemożliwienie dotarcia do ośrodków edukacji jest całkowicie niezgodne ze służebną rolą pełnioną przez transport kolejowy.

Połączenia Toruń Wschodni/Bydgoszcz Główna – Mogilno

W załączonym do petycji projekcie rozkładu proponuje się uruchomienie pociągu Bydgoszcz Główna (o. 13.36) – Mogilno (p.14.54), przy czym nie ma propozycji relacji umożliwiającej powrót pojazdu w kierunku Inowrocławia lub wyjazdu w kierunku Poznania. Analogiczna niespójność dotyczy kursu Bydgoszcz Główna (o. 17.36) – Inowrocław (p. 18.17) czy Bydgoszcz Główna (o. 15.36) – Inowrocław (p. 16.17). W rozkładzie pominięto przystanek kolejowy Bydgoszcz Błonie.

Połączenia Bydgoszcz – Chojnice

W petycji proponuje się zmniejszyć liczbę pociągów w terminach (C) tj. w soboty, niedziele i święta. Np. szczyt poranny: obecnie przyj. 5.07 (zestawienie pojazdów na 260 miejsc), 5.51, 6.37, 7.27, a wg projektu przyjazdy winny być o godz.: 5.13, 6.19, 7.23. Wszystkie połączenia proponuje się przy tym na 130 miejsc siedzących, co jest całkowicie niewystarczające przy obecnych potokach pasażerskich. Na trasie w szczytach przewozowych niejednokrotnie podróżuje ponad 200 osób w jednym pociągu. Tak duże zainteresowanie podróźnych świadczy o trafności obecnego rozkładu jazdy oraz o tym, że obecna siatka połączeń odpowiada potrzebom mieszkańców. Proponowane zmniejszenie liczby pociągów (np. ograniczenie kursów w weekendy z 11 do 9) oraz wprowadzenie do obsługi wyłącznie pojazdów SA134 (zbyt małych przy obecnej liczbie podróźnych) należy uznać za błędne. Ograniczenie dostępności kolejowej mieszkańców Borów Tucholskich jest całkowicie sprzeczne z realizowaną przez Województwo polityką zrównoważonego rozwoju i zwiększania dostępności zewnętrznej i wewnętrznej regionu.

Dla wskazanej linii komunikacyjnej newralgiczny jest szlak Maksymilianowo – Bydgoszcz Główna, gdzie kursują również inni przewoźnicy. Brakuje danych, czy autorzy petycji brali pod uwagę planowaną siatkę połączeń

PKP InterCity. W projekcie przedstawia się zbyt wczesny odjazd po godz. 22.00 w kierunku Tucholi i zbyt późne przyjazdy do stacji Bydgoszcz Główna w szczycie porannym. Pasażerowie we wnioskach wskazują następujące terminy przyjazdów: 5.05 (nie później) 5.35, 6.15 i 7.15. W petycji proponuje się zbyt późny przyjazd pociągu szkolnego do Tucholi (7.50 w przekazanym projekcie). Pasażerowie wskazują, że pociąg powinien dojeżdżać najpóźniej o godz. 7.42.

Gdynia/Pelplin – Bydgoszcz Główna

Przyjazdy pociągów z Pelplina do Bydgoszczy przewidziano na 29 minut po pełnej godzinie. Uniemożliwia to przesiadki w kierunku Torunia (odjazd pociągów zaproponowano na 30 minut po pełnej godzinie).

Połączenia Bydgoszcz – Toruń – Włocławek

Przedłożony projekt zakłada brak skomunikowań na stacji Toruń Główny pociągów z Jabłonowa Pomorskiego (przyjazd 37 minut po pełnej godzinie) z połączeniami w kierunku Włocławka (odjazd 36 minut po pełnej godzinie). Analogiczna sytuacja odnosi się do pociągów w kierunku Bydgoszczy (pociąg odjeżdża do Bydgoszczy Głównej o godz. 5.18, a z Włocławka wjeżdża do Torunia Głównego o 5.19). Projekt nie uwzględnia również, planowanych od rozkładu jazdy 2016/2017, bezpośrednich połączeń Bydgoszcz – Włocławek. Uruchomienie tych połączeń stanowi odpowiedź na liczne postulaty pasażerów i zostało potwierdzone w analizach zawartych w dokumentacji dla projektu „Zakup taboru kolejowego dla Szybkiej Kolei Metropolitalnej BiT-City”. W rozkładzie jazdy nie uwzględniono również nowego przystanku kolejowego Cierpice Kąkol.

Dla połączenia Toruń Wschodni (odjazd o godz. 4.10) – Bydgoszcz Główna (przyjazd o godz. 5.01) z postojami na wszystkich stacjach pociągi w projekcie rozkładu jadą 51 minut, a kurs przyspieszony (ten sam typ pojazdu: EN76) – 55 minut. Uruchamianie połączeń przyspieszonych, które jadą wolniej niż kursy ze wszystkimi postojami należy uznać za błąd.

Zaproponowany w projekcie rozkładu jazdy przyjazd pociągu z kierunku Włocławka do Aleksandrowa Kujawskiego o godz. 7.55 uniemożliwia dotarcie do szkół. Obecnie z połączenia korzysta około 40 uczniów i kilkoro pracowników placówek oświatowych, którzy nie mają alternatywnego środka transportu. Czas na dotarcie ze stacji w Aleksandrowie Kujawskim do szkół wynosi około 15-17 minut. W związku z tym, placówki oświatowe wskazują, że pociągi powinny przyjeżdżać ok. godz. 7.40.

Połączenia Grudziądz – Bydgoszcz

Zestawienie wskazuje, że połączenia Grudziądz - Bydgoszcz miałyby być obsługiwane pojazdami EN57. Należy pamiętać, że linia kolejowa nr 208 na odcinku Grudziądz – Laskowice Pomorskie nie jest zelektryfikowana. Wskazane połączenia obsługiwane są obecnie przez dwóch operatorów kolejowych – Przewozy Regionalne Sp. z o.o. (odcinek Bydgoszcz – Laskowice Pomorskie) i Arriva RP Sp. z o.o. (odcinek Grudziądz – Laskowice Pomorskie). Kierując się dobrem podróżnych, Województwo nie tylko nie ogranicza przewoźników w tworzeniu różnorodnych relacji pociągów, a wręcz zachęca do wprowadzania jak największej ilości skomunikowań na stacjach węzłowych. Jednakże uruchomienie bezpośrednich połączeń Grudziądz – Bydgoszcz na chwilę obecną nie jest przewidziane.

Samorząd Województwa od lat podejmuje szereg działań celem poprawy oferty przewozowej w transporcie kolejowym. Zakupy nowoczesnego taboru spalinowego i elektrycznego, wprowadzenie taryfy kujawsko-pomorskiej, zawarcie wieloletnich umów przewozowych (stabilizacja oferty przewozowej), regulacja zasad organizacji połączeń stykowych z innymi województwami, czy też zwiększenie wielkości rocznej pracy eksploatacyjnej o około 500 tys. pociągokilometrów od 2010 roku to tylko niektóre przykłady prokolejowej polityki władz Województwa. Rezultatem prowadzonych działań jest nie tylko zahamowanie spadkowego trendu liczby przewiezionych podróżnych, ale nawet wzrost liczby pasażerów.

Należy pamiętać, że konstruowanie rozkładu jazdy pociągów i tworzenie siatki połączeń odpowiadającej potrzebom jak największej liczby pasażerów jest zadaniem niełatwym i wymagającym poszukiwania wielu kompromisowych rozwiązań. Wskazane w odpowiedzi na petycję uwagi do projektu rozkładu jazdy pokazują jak wiele elementów należy uwzględnić przy układaniu każdej relacji pociągu i jak licznych wymaga to analiz. Województwo jako organizator transportu nie może organizować wojewódzkich przewozów pasażerskich wyłącznie w oparciu o założenia dotyczące obiegów taboru czy cykliczności połączeń, ale musi także wziąć pod uwagę wnioski podróżnych, sytuację na rynku pracy w regionie wraz z kierunkami potoków pasażerskich, przepustowość linii kolejowych, obecność na szlakach pociągów dalekobieżnych jak i planowane remonty infrastruktury.

Mając na względzie treść uzasadnienia oraz stosownie do zapisu zawartego w art. 13 ustawy o petycjach z dnia 11 lipca 2014 r. stwierdzić należy, że Województwo Kujawsko-Pomorskie realizując zadanie organizacji wojewódzkich przewozów pasażerskich w ramach zawartych umów z Operatorami kolejowymi i samorządami ościennymi z dochowaniem warunków finansowych określonych przez Sejmik Województwa w Wieloletniej Prognozie Finansowej nie uwzględni propozycji Centrum Zrównoważonego Transportu w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich.

Z
faworem
Wicemarszałek Województwa
Zbigniew Ostrowski