

Treść odpowiedzi na interpelację radnego Wojciecha Zabłockiego w sprawie projektu „budowa punktu utrzymania pojazdów kolejowych w Radomiu”

w odpowiedzi na Pana interpelację z dnia 11 stycznia br. w sprawie projektu „Budowa punktu utrzymania pojazdów kolejowych w Radomiu” poniżej przedstawiam odpowiedzi na poruszone w wystąpieniu zagadnienia.

1. Weryfikację planów inwestycyjnych dotyczących budowy punktu utrzymania pojazdów kolejowych w Radomiu. Jednocześnie proszę o podanie aktualnie planowanego zakresu inwestycji oraz jej przeznaczenia: jaki tabor i dla jakich linii będzie utrzymywany?

Na dzień 21 stycznia br. założenia techniczne dotyczące budowy punktu utrzymania pojazdów kolejowych w Radomiu nie uległy zmianie w stosunku do zakładanych w 2017 r. Pojazdy przeznaczone do utrzymania w punkcie będą obsługiwać połączenia:

- Radom – Drzewica,
- Radom – Dęblin,
- Radom – Skarżysko Kamienna,
- Radom – Warka,
- Radom – Warszawa.

W punkcie utrzymania pojazdów kolejowych będzie utrzymywany w głównej mierze tabor obecnie eksploatowany przez Spółkę „Koleje Mazowieckie – KM” sp. z o.o. (Spółka KM) do obsługi ww. linii. Ewentualnie nowy tabor zakupiony w ramach dofinansowania ze środków Unii Europejskiej.

2. Podanie harmonogramu inwestycji, w szczególności czynności już wykonane i planowane do wykonania: kroki milowe projektu wraz z datami.

W 2021 r. roku Spółka KM planuje ogłosić postępowanie przetargowe na wykonanie projektu budowlanego wraz z uzyskaniem pozwolenia na budowę.

Do chwili obecnej najważniejsze zrealizowane zadania niezbędne do powstania inwestycji to:

- 1) Wydzielenie z terenów PKP S.A. fragmentu działki 3/35 niezbędnego do realizacji inwestycji, Działania zainicjowane w 2014 r. zakończone Decyzją Prezydenta Miasta Radomia nr Gd.6831.30.2017 z dnia 08 maja 2017 r. zatwierdzającą podział nieruchomości.
- 2) Zawarcie porozumienia z PKP PLK S.A. na wybudowanie infrastruktury niezbędnej do połączenia toru nr 12 stacji Radom z planowanym punktem utrzymania pojazdów kolejowych Spółki KM – 2019 r.
- 3) Wybudowanie infrastruktury będącej przedmiotem ww. porozumienia – III kwartał 2020 r.

3. Kiedy roboty mają być zakończone. Proszę o podanie konkretnego roku zakończenia projektu?

Czas niezbędny do realizacji docelowej inwestycji szacowany jest na ok. 24 miesiące. Termin zakończenia inwestycji uzależniony jest od uzyskania niezbędnych uzgodnień, decyzji oraz pozwoleń.

4. Jakie umowy na budowę zaleczone zostały zawarte, a jeśli nie zostały jaki jest planowany termin ich zawarcia?

W 2021 r. roku Spółka KM planuje ogłosić postępowanie przetargowe na wykonanie projektu budowlanego wraz z uzyskaniem pozwolenia na budowę.

5. Jakie są plany w zakresie inwestycji kolejowych samorządu wojewódzkiego dla miasta Radomia oraz jego obszaru funkcjonalnego?

Na chwilę obecną Samorząd Województwa Mazowieckiego nie ma planów dotyczących inwestycji kolejowych dla miasta Radomia i jego obszaru funkcjonalnego, poza budową bazy utrzymaniowo naprawczej w Radomiu.

6. Czy planowane jest nawiązanie współpracy z województwem łódzkim, które występowało z propozycjami zakładającymi naprzemienne uruchamianie pociągów Łódź - Drzewica -Radom - bez konieczności przesiadki w Drzewicy? Dlaczego propozycje te, nie rodzące skutków finansowych (praca eksploatacyjna na tym samym poziomie), nie spotkały się z akceptacją Kolei Mazowieckich?

W październiku 2020 r. Województwo Mazowieckie przesłało do Województwa Łódzkiego projekt Porozumienia regulujący organizację i finansowanie przewozów pasażerskich na odcinkach linii kolejowych leżących w granicach administracyjnych województwa mazowieckiego i województwa łódzkiego (rozmowy dotyczące wspólnej oferty przewozowej były prowadzone od listopada 2019 r.).

Rozliczenie powierzonych ww. Porozumieniem zadań na wskazanych liniach kolejowych miało nastąpić na podstawie kompensaty wykonanej pracy eksploatacyjnej, liczonej w pockm., a także w formie dotacji celowej w przypadku występowania różnicy pracy eksploatacyjnej. Województwo, które miało wykonywać mniejszą liczbę pockm. zobowiązane było do przekazania dotacji celowej, która miała stanowić równowartość różnicy pracy eksploatacyjnej wykonywanej w ramach rocznego rozkładu jazdy pociągów na zlecenie Województwa Mazowieckiego lub Województwa Łódzkiego. Szczegóły realizacji połączeń, wysokość dotacji oraz zasady jej przekazywania miały zostać określone w odrębnej umowie.

W projekcie Porozumienia zawarte są zapisy dotyczące deklaracji Województwa Mazowieckiego i Łódzkiego na rzecz rozwoju (możliwość wzajemnego honorowania biletów, dodatkowe postoje handlowe pociągów na terenie województwa mazowieckiego/ wydłużenie relacji pociągów do stacji na terenie województwa mazowieckiego przez przewoźników realizujących przewozy na zlecenie Województwa Łódzkiego) współpracy w zakresie organizacji publicznego transportu na styku obu województw.

W opinii Województwa Mazowieckiego organizacja przewozów na styku województw, powinna być w sposób solidarny podzielona pomiędzy dwóch organizatorów w zależności od stopnia zaangażowania pracy eksploatacyjnej na terenie województwa ościennego. W przypadku braku możliwości skompensowania powstałych różnic za pomocą dodatkowej pracy eksploatacyjnej, naturalnym mechanizmem rozliczenia jest mechanizm finansowy, pokrywający powstałą różnicę w formie pieniężnej. Od roku 2005 kiedy swoją działalność przewozową rozpoczęła Spółka KM, oferta przewozowa na terenie województwa łódzkiego jest sukcesywnie polepszana. Na przestrzeni tych ostatnich 16 lat Województwo Łódzkie nie ponosiło żadnych kosztów związanych z realizacją tych połączeń. Podpisanie niniejszego porozumienia miało być szansą na unormowanie zasad planowania, organizowania i finansowania przewozów na styku naszych województw. Do dnia dzisiejszego ze strony Województwa Łódzkiego nie otrzymaliśmy odpowiedzi dotyczącej możliwości zawarcia Porozumienia.

7. Czy mieszkańcy Radomia, jako największego miasta Mazowsza poza Warszawą, mogą liczyć na usystematyzowaną ofertę Kolei Mazowieckich po zakończeniu prac na linii numer 8, to jest uruchomienie przez cały dzień regionalnych pociągów przyspieszonych kursujących w układzie cyklicznym?

Po zakończeniu modernizacji linii kolejowej nr 8 i uzyskaniu pełnej przepustowości dla dwóch torów na odcinku Warka – Radom, będą podejmowane działania na rzecz uruchomienia dodatkowych połączeń przyspieszonych (quasi przyspieszonych). Szacuje się uruchomienie ok. 5 par połączeń przyspieszonych umożliwiających m.in. szybki dojazd w szczycie porannym do Warszawy i powrót do Radomia w godzinach popołudniowo – wieczornych. Docelowa siatka połączeń przyspieszonych uzależniona jest od planowanej oferty przewozowej przez PKP Intercity (pierwszeństwo w uruchamianiu pociągów na sieci zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.), możliwości technicznych, taborowych i organizacyjnych Spółki KM, a także możliwości pokrycia dodatkowych kosztów uruchomienia połączeń z budżetu Województwa Mazowieckiego w ramach rekompensaty należnej przewoźnikowi.

8. Proszę o podanie założeń docelowego rozkładu jazdy, jaki będzie obowiązywał na liniach kolejowych przechodzących przez Radom (w tym stycznych do linii 8) po zakończeniu prac na odcinku Warszawa Radom.

Założenia dla docelowego rozkładu jazdy na liniach przechodzących przez Radom:

- 1) Radom – Warszawa, pociąg osobowy co godzinę, w godzinach szczytu przewozowego pociąg co 0,5 godziny (uzupełninie oferty dodatkowymi pociągami osobowymi i przyspieszonymi);

- 2) Radom – Dęblin, Radom - Skarżysko Kamienna, Radom - Drzewica – planowane jest utrzymanie oferty na obecnym poziomie.