

sześciogodzinna luka w rozkładzie jazdy; powrót z pracy zapewniony był tylko po godzinie 16, zaś późnym wieczorem o 19:41 i 20:50 w godzinnym odstępie kursowały dwa dublujące się pociągi. Podobnie niekorzystnie wyglądała oferta przewozowa w przeciwnym kierunku. Rozkład jazdy obowiązujący od grudnia 2023 r. zapewnia bardziej równomierne rozłożenie połączeń w ciągu doby, z odstępem pomiędzy kolejnymi pociągami PKP Intercity z Warszawy do Terespolu nie przekraczającym 4 godzin. Umożliwia on mieszkańcom tego regionu bardziej elastyczne planowanie podróży, także tych z przesiadką w stolicy na połączenia z/do innych regionów Polski, czy też do połączeń międzynarodowych. Zapewniony jest dojazd do Warszawy przed godziną 7 i 9 oraz możliwość powrotu po godzinie 15 i 17, a nawet po 21. Taki układ połączeń dostosował rozkład jazdy pociągów do różnych systemów pracy i potrzeb społecznych.

Oferta połączeń pomiędzy Warszawą, a Terespołem jest także stopniowo zwiększana. Od grudnia 2024 r. pociąg IC Kraszewski, dotychczas kursujący jedynie w niedziele, kursuje także w piątki. Zwiększa on dostępność transportową w dniach, w których występują wzmożone potoki podróżnych. Od grudnia 2025 r. zestawienie tego pociągu zostało wydłużone z 4 aż do 8 wagonów, zapewniając dodatkowe 256 miejsc siedzących w każdy piątek i niedzielę w obu kierunkach. Jest to dodatkowe działanie prowadzące do zwiększenia dostępności komunikacyjnej i znaczącego ograniczenia zjawiska wykluczenia transportowego.

W przyszłości rozważana jest możliwość zwiększenia liczby pociągów kursujących po linii kolejowej nr 2 aż do osiągnięcia częstotliwości dwugodzinnej przez cały dzień. Wzrost liczby połączeń warunkowany będzie przede wszystkim dostępnością taboru.

W kwestii rezygnacji z obowiązkowej rezerwacji miejsc w pociągach kursujących po linii kolejowej nr 2 należy wskazać, że jest to rozwiązanie związane z obsługą wybranych połączeń składami ED161 i wynika z kwestii technicznych, a nie administracyjnych, czy ilości połączeń na danej linii. Obowiązkowa rezerwacja w pociągach ED161 Dart wynika bezpośrednio z kwestii bezpieczeństwa tego typu taboru, w związku z czym nie jest możliwe zniesienie rezerwacji miejsc. Przydział taboru do konkretnych linii dokonywany jest w procesie kształtowania rozkładu jazdy na kolejny rok i wynika z kształtu i wielkości oferty w skali całego kraju oraz obiegów technicznych taboru.

W kwestii udostępnienia możliwości zakupu rezerwacji przez telefon dla osób wykluczonych cyfrowo należy wskazać, że takie rozwiązanie nie rozwiązuje wskazanego problemu, ponieważ osoba wykluczona cyfrowo nie będzie miała możliwości realizacji płatności zdalnej. Jedynym rozwiązaniem dla takich podróżnych jest zakup biletów w kasie lub u konduktora w pociągu. Jednocześnie proponowana w petycji rezygnacja z opłaty dodatkowej w przypadku braku wolnych miejsc w składach ED161 również nie rozwiązuje omawianej kwestii ponieważ, jak wskazano powyżej, obowiązkowa rezerwacja miejsc wynika z powodów technicznych i bezpieczeństwa związanych z danym typem taboru. Dodatkowo pragnę nadmienić, iż opłata pokładowa za zakup biletu na pokładzie pociągu nie obowiązuje w przypadku, gdy na stacji lub przystanku z którego wsiada podróżny i pragnie kupić bilet u konduktora, nie był możliwy zakup biletów (z uwagi na brak kasy lub biletomatów). Na stacji Terespol istnieje możliwość zakupu i rezerwacji biletów (także z wielodniowym wyprzedzeniem) w kasie biletowej.

Organizator przewozów wraz z przewoźnikiem PKP Intercity sukcesywnie rozwijają siatkę połączeń na wspomnianej w petycji „ścianie wschodniej”, a jej rzekome marginalizowanie

nie jest prawdą. Jako przykład mogą posłużyć nowe połączenia do Białegostoku, Suwałk, Chełmna, czy np. Lublina.

Zgodnie z analizami przeprowadzonymi przez przewoźnika, przewidywany niski poziom potoków pasażerskich na wnioskowanych trasach nie uzasadnia ich uruchomienia oraz nie spełniałby potrzeb społecznych podróżnych. Analizy, jak i dane historyczne wskazują, że mieszkańcy regionu potrzebują przede wszystkim częstych połączeń z Warszawą. Jako przykład może posłużyć wcześniejsze połączenie bezpośrednie pomiędzy Terespołem a Łodzią. Zgodnie z przekazanymi informacjami przez przewoźnika, większość pasażerów wysiadała na stacji w Warszawie, natomiast ilość pasażerów jadących bezpośrednio do Łodzi stanowiła znikomą odsetek pasażerów. Ponadto istotną kwestią jest fakt, iż z uwagi na położenie geograficzne, ale także status Warszawy jako stolicy Polski, możliwych jest wiele dogodnych połączeń przesiadkowych w Warszawie do większości kierunków na terenie Polski i za granicę. Warto podkreślić, że z realnego punktu widzenia, nie jest możliwe stworzenie bezpośrednich połączeń pomiędzy wszystkimi miejscowościami w Polsce albo dowolnymi lokalizacjami po za granicami kraju, a połączenia przesiadkowe stanowią integralną część systemu transportu kolejowego.

Ponadto, bezpośrednie połączenia wojewódzkie na trasie Terespol – Biała Podlaska – Łuków – Dęblin – Puławy – Lublin Główny zapewnia już regionalny przewoźnik POLREGIO.

Dlatego też nie planuje się organizacji wskazanych w petycji relacji bezpośrednich oraz organizacji połączeń z pominięciem Warszawy.

Obecny rozkład pozwala mieszkańcom na elastyczne planowanie podróży. Zapewniony jest dojazd do Warszawy przed godziną 7 i 9 oraz możliwość powrotu po godzinie 15 i 17, a także po 21. Takie rozłożenie pociągów w dobie dostosowuje rozkład jazdy pociągów do różnych potrzeb społecznych. Przerwy pomiędzy kolejnymi połączeniami nie przekraczają 4 godzin w trakcie dnia (z pominięciem godzin w środku nocy). Tak jak wskazano powyżej w przyszłości planowane jest zwiększanie liczby połączeń, aż do osiągnięcia dwugodzinnej częstotliwości w ciągu dnia.

POUCZENIE

Zgodnie z art. 13 ust. 2 u.o.p. sposób załatwienia petycji nie może być przedmiotem skargi.

Z poważaniem

Tomasz Warsza

Dyrektor

Dokument podpisany elektronicznie.