

Organizator publicznego transportu zbiorowego na terenie Mazowsza opublikował, na 7 tygodni przed wejściem w życie, projekt Roczego Rozkładu Jazdy pociągów na 2013 rok, który został przygotowany przez Spółkę Koleje Mazowieckie – KM (Operator), a następnie zaakceptowany przez Samorząd Województwa Mazowieckiego (Organizatora). Powyższa oferta uwzględnia wnioski i opinie podróżnych, możliwości finansowe Organizatora związane z przyznaniem rekompensaty Operatorowi na świadczenie usług publicznych w zakresie publicznego transportu zbiorowego, dostępność floty pojazdów szynowych eksploatowanych przez Operatora, jak również możliwość uruchomienia pociągów, w odniesieniu do przepustowości infrastruktury zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Na stronie internetowej Organizatora, została uruchomiona specjalna ankieta, udostępniono też adres skrzynki elektronicznej, na który pasażerowie mogli wysłać swoje opinie oraz sugestie dotyczące nowego rozkładu jazdy.

Poniżej przedstawiamy odpowiedzi na najczęściej pojawiające się pytania.

***1. Jaki jest powód ograniczeń w kursowaniu pociągów na linii nr 2, szczególnie w szczycie porannym dla pociągów relacji Mińsk Mazowiecki – Warszawa Zachodnia?***

Ograniczenia w kursowaniu pociągów relacji Siedlce – Mińsk Mazowiecki – Warszawa wynikają z ograniczonej przepustowości infrastruktury, którą zarządza Spółka PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Na taki stan rzeczy wpływają dwa czynniki: po pierwsze, ograniczenia przejezdności przez stację Warszawa Rembertów, gdzie z linią nr 2 łączy się linia kolejowa nr 449 od strony Zielonki, jak również duża liczba pociągów pospiesznych (jadących z Lublina przez Stojadła koło Mińska Mazowieckiego, a także tych od strony Białegostoku) które, co ważne, mają priorytet przejazdu przed pociągami regionalnymi (składami uruchamianymi przez Koleje Mazowieckie oraz Szybką Kolej Miejską); po drugie, także fakt zmiany u przewoźników cyklu jazdy (godzin kursowania w stosunku do rozkładu jazdy z 2012 r.). Powyższe ograniczenia uniemożliwiają elastyczne konstruowanie oferty handlowej, gdzie liczba połączeń odpowiada rzeczywistemu zapotrzebowaniu ze strony podróżnych.

Organizator podejmuje interwencje zarówno u zarządcy infrastruktury oraz w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w celu zmiany niekorzystnej sytuacji wynikającej z ograniczeń w ofercie handlowej Kolei Mazowieckich. W ramach zmiany niekorzystnego układu połączeń w porannym szczycie przewozowym, Organizator i Operator wystąpili do zarządcy infrastruktury z wnioskiem o uruchomienie dodatkowego pociągu relacji Warszawa Wschodnia – Sulejówek Miłosna - Warszawa Zachodnia, który zniweluje powstałą przerwę w kursowaniu pociągów z przystanku Sulejówek Miłosna w kierunku Warszawy (teraz trwa 27 minut). Wstępna analiza techniczna przewiduje, że pociąg odjedzie z przystanku Sulejówek Miłosna (ok. godz. 7.05) do stacji Warszawa Wschodnia z pominięciem stacji Warszawa Rembertów. Rozpatrywany był również wariant wydłużenia relacji pociągu do/z Mińska Mazowieckiego, jednakże kursowanie w tym

czasie pociągów wyższych kategorii, uniemożliwia uruchomienie wydłużonego połączenia.

**2. *Dlaczego wydłużony został czas przejazdu pociągów przyspieszonych kursujących z/do Siedlec.***

Wynika to z planowanej modernizacji stacji Siedlce i potencjalnych utrudnień w odprawianiu pociągów z uwagi na ograniczoną dostępność krawędzi peronowych. Zarządca infrastruktury wprowadził rezerwy czasowe dla składów jadących na odcinku Siedlce - Kotuń, które zapobiegą opóźnieniom pociągów z chwilą rozpoczęcia inwestycji.

**3. *Dlaczego w szczycie porannym i popołudniowymi nie ma cyklicznego rozkładu jazdy dla pociągów z/do Tłuszcza jadących przez Warszawę Śródmieście? Brak jest również pociągu dowożącego co centrum stolicy***

Wynika to z ograniczonej przepustowości na stacji Warszawa Rembertów, gdzie ruch kolejowy jest mocno ograniczony (krzyżują się tu pociągi z Warszawy w kierunku Białegostoku, Siedlec i Lublina). Powyższe powoduje albo kumulacje składów i kursowanie pociągów w odstępach 30 minutowym albo przerwę w odjeździe kolejnego pociągu wynoszącą ponad 60 minut, co np. uniemożliwia przyjazd do centrum Warszawy przed godziną 9.00 rano.

**4. *W nowym rozkładzie jazdy nie będzie pociągu odjeżdżającego po godzinie 15.00 ze stacji Dęblin w kierunku Warszawy, z czego to wynika?***

W nowym rozkładzie jazdy nie został założony pociąg odjeżdżający po godzinie 15.00 z Dębina w kierunku Warszawy z uwagi na kursowanie po sobie (priorytet w rozkładzie jazdy) dwóch pociągów pospiesznych PKP Intercity oraz Przewozów Regionalnych, co skutecznie uniemożliwiło przejazd pociągu Kolei Mazowieckich. W zamian Operator uruchomi pociąg relacji Dęblin – Warszawa Zachodnia, z godziną odjazdu ze stacji początkowej o 14.24, którego kursowanie w rozkładzie jazdy 2011/2012 nie było przewidziane.

**5. *Dlaczego w nowym rozkładzie jazdy wydłużył się czas podróży z Warszawy do Radomia?***

Wydłużenie czasu podróży związane jest z postępującą degradacją stanu infrastruktury kolejowej i sukcesywnym zmniejszaniem prędkości szlakowych, celem zachowania bezpieczeństwa w ruchu kolejowym. Remont linii kolejowej na ww. odcinku miał zostać zakończony w 2014 r. Na obecną chwilę perspektywa rozpoczęcia modernizacji jak również zakres prac remontowo/budowlanych ulega modyfikacjom. Szalenie ważną i pożądaną inwestycją jest dobudowanie drugiego toru pomiędzy Warką a Radomiem, co pozwoli na efektywne prowadzenie ruchu kolejowego, skrócenie czasu przejazdu oraz w przyszłości potencjalnie uruchomienie większej liczby pociągów bezpośrednich z/do Radomia.

**6. *Niektóre pociągi jadące od strony Nasielska kończą bieg na stacji Warszawa Gdańska. Czy nie można przedłużyć ich kursowania do stacji Warszawa Zachodnia peron 8?***

Wynika to z uwarunkowań technicznych związanych z obiegami taboru. Niektóre składy po dojeździe do stacji końcowej w ciągu kilku minut odjeżdżają w kierunku, z którego przyjechały, inne muszą zjechać do bazy utrzymaniowo-naprawczej, gdzie dokonuje się obowiązkowych przeglądów kontrolnych taboru. Podjęte zostały rozmowy, aby w przypadkach, w których jest to możliwe, wydłużyć kursowanie większej liczby pociągów do stacji Warszawa Zachodnia, p.8.

#### **7. *Dlaczego Ostrołęka ma tylko jedno bezpośrednie połączenie z Warszawą?***

Powyższe spowodowane jest kilkoma względami natury techniczno-eksploatacyjnej. Przede wszystkim, w nowym rozkładzie jazdy planowane są znaczne utrudnienia w ruchu pociągów związane z pracami remontowymi. Od kwietnia planowana jest budowa tunelu w Ząbkach, co spowoduje 8-miesięczne zamknięcie jednego z torów. Ponadto, w drugiej połowie roku należy spodziewać się rozpoczęcia modernizacji linii kolejowej Warszawa – Rembertów – Tłuszcz – Sadowne, co spowoduje kolejne utrudnienia w ruchu pociągów. Rozbicie relacji pociągów na relacje Ostrołęka – Tłuszcz i Tłuszcz – Warszawa ma na celu ograniczenia przeniesienia opóźnień z linii nr 6 (Warszawa – Małkinia) na linię 29 Ostrołęka – Tłuszcz. Pozwoli to ograniczyć niedogodności związane z prowadzonymi pracami remontowymi dla pasażerów dojeżdżających pomiędzy Ostrołęką a Tłuszczem, zwłaszcza w sytuacji jeśli zarządca infrastruktury kolejowej – PKP PLK będzie kontynuował prace remontowe na linii Ostrołęka – Tłuszcz.

Drugim argumentem jest optymalne wykorzystanie posiadanego przez Przewoźnika taboru w sytuacji ograniczonej tzw. rezerwy taborowej. Bezpośrednie połączenia Ostrołęki z Warszawą oznaczałoby konieczność uruchamiania składów w zestawieniu 2 lub 3 jednostek (ze względu na liczbę pasażerów na odcinku Tłuszcz – Warszawa jest to konieczność), co ze względu na frekwencję na linii nr 29 nie jest uzasadnione. Z kolei rozłączanie składów na stacji w Tłuszczu byłoby dodatkowym utrudnieniem, co przemawia za uruchamianiem pociągów w dwóch relacjach.

#### **8. *Niektóre pociągi relacji Warszawa – Góra Kalwaria – Warszawa jadą przez Czachówek Południowy, a niektóre jada z pominięciem tejże stacji. Czy istnieje szansa, że wszystkie pociągi ww. relacji będą obsługiwać Czachówek Południowy.***

Nie ma uzasadnienia dla uruchamiania wszystkich pociągów przez stację Czachówek Południowy, gdyż spowodowałoby to wydłużenie czasu przejazdu pociągów (konieczność zmiany czoła jazdy) – zarządca infrastruktury, PKP Polskie Linie Kolejowe, zaplanował 12 minut na obrót składu z dotychczasowych 8 minut. Mając na uwadze wnioski złożone przez podróżnych w niniejszej sprawie, Organizator wraz z Operatorem przeanalizują możliwość przekierowania niektórych (istotnych z punktu widzenia popytu na przewozy) pociągów z/do Góry Kalwarii przez Czachówek Południowy.

#### **9. *Dlaczego pociągi przyspieszone zatrzymują się tylko na wybranych stacjach i czy nie można zwiększyć liczbę przystanków z korzyścią dla pasażerów?***

Pociągi przyspieszone cieszą się uznaniem wśród pasażerów. Są to składy zestawione z komfortowych piętrowych wagonów push-pull, które odcinkowo (na wybranych liniach kolejowych) jadą z prędkością do 160 km/h. Dodatkowe postoje handlowe

spowodowałyby przede wszystkim wydłużenie czasu jazdy pociągów (z roku na rok i tak wydłuża się czas jazdy tychże składów z uwagi na ograniczenia wprowadzane przez zarządcę infrastruktury), także niezadowolenie pasażerów tych miejscowości, na których pociągi kategorii przyspieszone nie zatrzymują się. Postoje pociągów przyspieszonych realizowane są na stajach/przystankach o wysokiej wymianie podróżnych.

***10. Dlaczego zakupione w 2011 r. przez Koleje Mazowieckie elektryczne zespoły trakcyjne typu ELF, kursują tylko na linii nr 9 (Warszawa – Działdowo), dlaczego nie obsługują innych połączeń na terenie Mazowsza?***

Zakup 16 sztuk elektrycznych zespołów trakcyjnych typu Elf został zrealizowany z wykorzystaniem środków Unii Europejskiej (Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2007 – 2013) w ramach realizacji projektu „Zakup taboru kolejowego do obsługi portów lotniczych i przewozów aglomeracyjnych w korytarzu linii E-65 oraz aglomeracji warszawskiej”. Projekt dotyczy zakupu taboru kolejowego w celu zapewnienia wysokiego standardu przewozów w relacjach zapewniających obsługę portów lotniczych: MPL im. F. Chopina w Warszawie oraz Mazowieckiego Portu Lotniczego Warszawa - Modlin i przewozów aglomeracyjnych w korytarzu zmodernizowanej linii E-65 i aglomeracji warszawskiej. Z uwagi na trwałość projektu (eksploatacja pojazdów zgodnie z założeniami wprowadzonymi do wniosku o dofinansowanie projektu, odstępstwa od poczynionych założeń mogą skończyć się koniecznością zwrotu otrzymanego dofinansowania) pociągi Elf dedykowane są tylko połączeniom realizowanym w relacji Warszawa Lotnisko Chopina/Warszawa Zachodnia p.8 – Modlin – Działdowo.

Organizator w ścisłej współpracy w Operatorem, w ramach podjętych działań wprowadził do rozkładu jazdy pociągów edycji 2012/2013 zmiany, które zaczną obowiązywać od dnia 9 grudnia br. i które w większości są pochodną sugestii zgłaszanych przez podróżnych.

1. Zmniejszenie z 32 do 5 minut postojów na stacji Warszawa Centralna pociągu relacji Łuków – Warszawa Zachodnia „Łukowianka”.
2. Skrócenie czasu postojów na stacjach pośrednich pociągu "Radomiak" relacji Warszawa Wschodnia – Radom .
3. Wcześniejszy odjazd ostatniego pociągu do Nasielska, skutkujący skomunikowaniem na stacji końcowej z autobusem komunikacji zastępczej jadącym do Ciechanowa.
4. Skomunikowanie w Siedlcach przyspieszonego pociągu nr 88123 relacji Warszawa Zachodnia - Siedlce przyjeżdżającego do stacji końcowej o godz. 19.41 z pociągiem relacji Siedlce – Łuków planowy odjazd o godz. 19.45.
5. Zmniejszenie przerwy w kursowaniu pociągów w porannym szczycie komunikacyjnym z Jaktorowa do Warszawy (z 8.11-9.35 na 8.41-9.25)
6. Krótsza przerwa w kursowaniu w weekendy pociągów z Grodziska Mazowieckiego w kierunku Warszawy pomiędzy godz. 15-17