

Odpowiedź na interpelację nr 64/18 radnego Artura Czaplińskiego w sprawie działania linii kolejowej Kolei Mazowieckich na trasie Sochaczew-Warszawa-Sochaczew

Warszawa, 13 grudnia 2018 r.

Szanowny Panie Radny,

Odpowiadając na Pana interpelację z dnia 29 listopada 2018 r. w sprawie działania linii kolejowej Sochaczew – Warszawa – Sochaczew uprzejmie informuję, że Zarząd Województwa Mazowieckiego na posiedzeniu w dniu 11 grudnia 2018 roku zapoznał się z informacją w tej sprawie.

Zarząd Województwa Mazowieckiego przyjął szczegółowe informacje nadesłane przez Spółkę Koleje Mazowieckie – KM dotyczące liczby i przyczyn opóźnień pociągów i zmniejszonych zestawień pociągów.

Z przedstawionej informacji wynika, że:

- liczba zarejestrowanych skarg na działalność przewoźnika z tytułu opóźnień pociągów w listopadzie br. wyniosła 19 a z tytułu zmniejszenia zestawienia składu mogącego mieć wpływ na pogorszenie komfortu podróżowania – 5 przypadków;
- w listopadzie br. **68** pociągów pasażerskich Spółki kursujących po linii kolejowej nr 3 zostało uruchomionych w zmniejszonym zestawieniu (w dwa zamiast trzy ezt, jeden zamiast dwóch ezt lub w przypadku składów wagonowych, o jeden wagon piętrowy mniej, niż wynika to z obiegów płaskich taboru. Do głównych przyczyn zmniejszenia zestawień pociągów zaliczyć można:
 - ✓ zakłócenia w eksploatacji taboru kolejowego Spółki,
 - ✓ brak rezerwy taborowej wymaganej serii do uzupełnienia obiegów, dotyczący szczególnie wagonów piętrowych Bombardier oraz Pesa,
 - ✓ pochodne usterek pojazdów kolejowych objętych gwarancją wykonawcy przeglądu poziomu P4, powodujących konieczność oczekiwania z tymi pojazdami na przyjazd autoryzowanych serwisów wykonawcy przeglądu.
- na linii nr 3 Warszawa – Kutno, w listopadzie 2018 r., Spółka uruchomiła **1986** pociągów pasażerskich.

Głównych przyczyn problemów w realizacji przewozów na linii nr 3 Warszawa – Kutno należy upatrywać w **wystąpieniu kumulacji zdarzeń generujących opóźnienia pociągów**, do których należą przede wszystkim:

- ✓ postępująca degradacja toru przede wszystkim na linii średnicowej w Warszawie, przez którą przejeżdża większość uruchamianych przez Spółkę pociągów pasażerskich;
- ✓ usterki urządzeń sterowania ruchem kolejowym, w tym urządzeń samoczynnej blokady liniowej, urządzeń sygnalizacji przejazdowej (w obrębie przejazdów kolejowo – drogowych) oraz urządzeń stacyjnych (semaforów, napędów rozjazdowych, czujników zajętości torów), tj. zdarzeń zależnych od PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.,
- ✓ prace modernizacyjne infrastruktury liniowej i stacyjnej, realizowane przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. na odcinku Bednary – Łowicz Główny oraz stacji Łowicz Główny, a w konsekwencji prowadzenie ruchu pociągów po jednym torze, z ograniczoną ilością krzyżowań pociągów (wynikający z tego mniej korzystny układ pociągów w rozkładzie jazdy i w konsekwencji powstawanie wzmożonych potoków podróźnych, przyczyniających się do wydłużenia czasu postoju pociągów na stacjach i przystankach osobowych, związanego z wymianą i lokowaniem pasażerów, w tym często powiązane z blokowaniem drzwi wejściowych do EZT przez podróźnych, spotęgowanym szczególnie w przypadku ograniczenia podaży miejsc na skutek zmniejszenia zastawienia pociągu),

- ✓ zakłócenia eksploatacji taboru Spółki oraz pojazdów kolejowych innych przewoźników kolejowych, w tym następstwa tych zdarzeń oddziałujące na przebieg pociągów „sprawnych”, generujące powstawanie tzw. opóźnień wtórnych,
- ✓ sytuacje losowe na sieci linii kolejowej, w tym potrącenia osób postronnych przebywających w obszarze kolejowym, potrącenia zwierzyny leśnej, zdarzenia związane z elektroenergetyką trakcyjną, zdarzenia zależne od oddziaływania warunków atmosferycznych oraz skomunikowania z innymi pociągami,

Na przebieg pociągów Spółki pokonujących codziennie warszawski węzeł kolejowy i stanowiącą tzw. wąskie gardło linię średnicową, niebagatelny wpływ mają ww. zdarzenia, powstałe na sieci linii kolejowych PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., poza terenem działania Spółki. Skutki tych zdarzeń, powstałych np. w obrębie górnośląskiego, czy poznańskiego węzła kolejowego, są „przywożone” w postaci opóźnień na teren województwa mazowieckiego przez pociągi spółki PKP Intercity S.A. (w tym pociągi międzynarodowe) i pociągi towarowe. Spółka prowadząc przewozy na sieci linii kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. odpowiada jedynie za ok. 15% zdarzeń generujących opóźnienia w kursowaniu pociągów, przy czym w skali wielkości pracy eksploatacyjnej wykonywanej w dobie oraz łącznej ilości uruchamianych w dobie pociągów pasażerskich, służbowych i technologicznych jest przewoźnikiem kolejowym mającym największy udział w realizacji przejazdów pociągami po sieci linii kolejowych PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Z wyrazami szacunku

Adam Struzik

Marszałek Województwa Mazowieckiego