



Podkowa Leśna, 8 kwietnia 2015 r.

OSO.0004.5.2015



Pani Renata Gabryszuk
Przewodnicząca
Rady Miasta Podkowy Leśnej

Szanowna Pani Przewodnicząca,

nawiązując do pisma z 16 lutego 2015 r. dotyczącego interpelacji radnej Pani Małgorzaty Stępki związanej z funkcjonowaniem Warszawskiej Kolei Dojazdowej, przekazuję szczegółowe stanowisko Warszawskiej Kolej Dojazdowej sp. z o. o. w Grodzisku Mazowieckim w tej sprawie.

Z poważaniem

BURMISTRZ MIASTA
Podkowa Leśna

Artur Tusiński



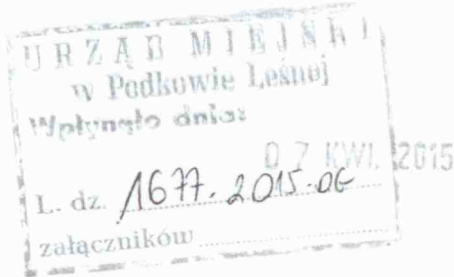
Warszawska Kolej Dojazdowa sp. z o.o.

05-825 Grodzisk Mazowiecki
ul. Batorego 23

Sekretariat Zarządu
tel.: (22) 755-55-64
fax: (22) 755-20-85

WKDF4-0251-43/15

Grodzisk Maz. dn. 31.03.2015 r.



Pan
Artur Tusiński
Burmistrz
Miasta Podkowa Leśnej
05-807 Podkowa Leśna
ul. Akacyjowa 39/41

Dotyczy: Informacja w sprawie interpelacji Pani Małgorzaty Stęпки (Rada Miasta Podkowa Leśna)

Warszawska Kolej Dojazdowa sp. z o.o. w Grodzisku Mazowieckim przedstawia stanowisko w sprawie interpelacji Pani Małgorzaty Stęпки Przewodniczącej Komisji Kultury, Oświaty, Sportu i Spraw Społecznych w Radzie Miasta Podkowa Leśna wg pisma OSO.033.5.2015 z dnia 13 lutego 2015 r.

Ad 1.

Aktualnie obowiązujący rozkład jazdy, w szczególności w odniesieniu do godzin szczytów przewozowych jest realizowany zgodnie z ustalonym harmonogramem przy wykorzystaniu całości dostępnego taboru kolejowego oraz personelu go obsługującego, a także przy uwzględnieniu prowadzonych i planowanych przedsięwzięć inwestycyjnych w zakresie modernizacji i rozbudowy infrastruktury kolejowej.

Obserwowany od kilku miesięcy systematyczny wzrost zainteresowania korzystaniem z przejazdów pociągami WKD przez pasażerów korzystających dotychczas z oferty innych przewoźników realizujących przewozy na linii kolejowej nr 447 (szlak: Grodzisk Maz. – Warszawa Zachodnia) zarządzanej przez spółkę PKP PLK S.A. w znacznej mierze wynika z prowadzonych przez ten podmiot uciążliwych robót torowych. Wzrost liczby przewożonych pasażerów jest szczególnie widoczny na początkowych stacjach i przystankach osobowych zlokalizowanych na terenie Grodziska Mazowieckiego oraz Milanówka. Wprowadzone w nawiązaniu do powyższego w połowie 2014 r. wspólne honorowanie biletów różnych przewoźników i organizatorów transportu praktycznie w nieograniczonym zakresie zostało anulowane wraz z wejściem w życie nowego rozkładu jazdy pociągów – od 14.12.2014 r. Posunięcie to pozwoliło na nieznaczną poprawę warunków podróżowania na wspomnianych powyżej początkowych odcinkach linii WKD.

Dotychczasowe możliwości organizacyjno-techniczne infrastruktury sieciowej oraz ogólna dostępność taboru przed dostawą nowych pojazdów zakładaną na początek 2016 r. pozwoliły jedynie na uruchomienie dodatkowych kursów od dnia 01.06.2014 r. (zmiany na szlaku Podkowa Leśna Główna – Komorów), a wcześniej od dnia 15.12.2013 r. (uruchomienie dodatkowego obiegu taboru w porze popołudniowego szczytu przewozowego wraz z wydłużeniem tego szczytu do godz. 19:35 dla pociągów wyruszających w kierunku Grodziska Mazowieckiego). Aktualne możliwości pozwalające na dalsze zwiększenie ilościowej oferty przewozowej uległy wyczerpaniu. Zwiększenie obecnej oferty w porach szczytów przewozowych, umożliwiające zagęszczenie liczby odjazdów na najbardziej obciążonych odcinkach, w tym również na szlaku z/do Podkowie Leśnej wymaga skierowania do ruchu zupełnie nowych obiegów taboru (składy obsługiwane przez dodatkowo zaangażowany personel, tj. maszynistów). Przy dotychczasowym

uruchomieniu taboru modyfikacja rozkładu jazdy zapewniająca dodatkowy kurs w postulowanej porze szczytu porannego bez konieczności ograniczenia oferty dla pozostałych kierunków na poszczególnych odcinkach linii WKD nie jest niestety możliwa.

Zwiększenie częstotliwości kursowania pociągów w szczycie porannym ogranicza również niewystarczająca moc systemu zasilania sieci trakcyjnej przy obecnym napięciu zasilania 600V. Dodatkowe kursy mogłyby zostać uruchomione po zmianie napięcia zasilania w sieci trakcyjnej do wartości 3000V, planowanego w I kw. 2016 r. W chwili obecnej prowadzona jest jeszcze przebudowa linii zasilającej łączącej system zasilania WKD z podstacją trakcyjną PKP Energetyka S.A. w rejonie stacji Warszawa Zachodnia, będąca końcowym etapem prac związanych z modernizacją układu zasilania podstacji trakcyjnych linii WKD.

W najbliższej perspektywie czasowej, obejmującej lata 2015-2016 Warszawska Kolej Dojazdowa sp. z o.o. zamierza zrealizować zakup dodatkowych 6 szt. nowych pojazdów oraz kompleksową naprawę infrastruktury torowej na najbardziej obciążonym odcinku, tj. pomiędzy stacjami Warszawa Śródmieście WKD i Komorów. Poprawa parametrów eksploatacyjno-użytkowych nawierzchni torowej na tym szlaku bezpośrednio przełoży się na możliwość poprawy oferty na dalszych relacjach, tj. w kierunku Podkowy Leśnej, a nawet do Grodziska Mazowieckiego.

Na podstawie powyżej sformułowanych uwarunkowań wszelkie poważniejsze zmiany w odniesieniu do rozkładu w godzinach szczytów przewozowych dla kursów pociągów w relacjach do i z Podkowy Leśnej będą możliwe w terminie późniejszym, uwzględniając konieczność kompleksowego przekonstruowania całego rozkładu jazdy.

Ad 2.

W odniesieniu do zagadnienia dotyczącego braku odpowiedniej i skutecznej sygnalizacji informującej o nadjeżdżającym pociągu z kierunku Warszawy, Warszawska Kolej Dojazdowa sp. z o.o. uprzejmie informuje, że częstotliwość oraz natężenie podawanych sygnałów w ruchu kolejowym na linii WKD, w tym również w odniesieniu do zapewnienia odpowiedniej informacji przed przejazdem w km 24,907 w sąsiedztwie stacji „Podkowa Leśna Główna”, na skrzyżowaniu linii kolejowej z ciągiem ulic Brwinowska > Jana Pawła II, wynikają bezpośrednio z obowiązujących regulacji, które Spółka jako zarządca infrastruktury oraz przewoźnik zobowiązana była przyjąć do realizacji, a następnie stosować. Linia Warszawskiej Kolei Dojazdowej, w tym operujący na niej tabor podlegają uwarunkowaniom organizacyjnym i eksploatacyjnym, związanym z obowiązującymi przepisami dla transportu kolejowego. Podstawowymi aktami prawnymi regulującymi zasady stosowania sygnałów ostrzegawczych (w szczególności sygnałów dźwiękowych emitowanych przez pojazdy kolejowe) z punktu widzenia zapewnienia należytego, możliwie najwyższego poziomu bezpieczeństwa ruchu kolejowego są:

1. Ustawa z dnia 28.03.2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. Nr 86, poz. 789 z późniejszymi zmianami) – w szczególności art. 17, ust. 7;

„Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, ogólne warunki prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji, uwzględniając obowiązek opracowania przez zarządców, przewoźników kolejowych i użytkowników bocznic kolejowych szczegółowych przepisów wewnętrznych w tym zakresie.”

2. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18.07.2005 r. (Dz. U. Nr 172, poz. 1444) w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji, zmienione nowym Rozporządzeniem Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 06.09.2012 r., opublikowane w Dzienniku Ustaw z dnia 20.09.2012 r. (Dz.U.2012.1042) z mocą obowiązywania od dnia 05.10.2012 r. – w szczególności zapisy Rozdziału 11: „Sygnały dawane gwizdawką lub syreną pojazdu kolejowego” oraz Rozdziału 15: „Wskaźniki”:

2.1. art. 96, ust. 1: *„Stosuje się następujący sygnał ostrzeżenia: sygnał Rp 1 „Baczność”: jeden długi ton gwizdawką lub syreną lokomotywy”*

2.2. art. 96, ust. 2, pkt 1): *„Sygnał Rp 1 „Baczność” maszynista daje: w razie konieczności zwrócenia uwagi pracowników kolejowych, podróżnych lub innych osób znajdujących się na torze lub w jego pobliżu”*

2.3. art. 96, ust. 2, pkt 5): *„Przed wskaźnikami W6, W6a, W6b i W7 oraz kilkakrotnie na odcinku od wskaźnika W6b do przejazdu, a ponadto podczas niekorzystnych warunków atmosferycznych – po minięciu wskaźnika W6a przy zbliżaniu się do przejazdu; na odcinku od miejsca ustawienia wskaźnika do momentu minięcia przejazdu przez czoło pojazdu kolejowego maszynista pojazdu kolejowego podaje sygnał Rp1 „Baczność.”*

2.4. art. 112, ust. 2, pkt 6): *„Wskaźniki W6, W6a, W6b, W7 „Wskaźniki ostrzegania” oznaczają, że należy dać sygnał Rp 1 „Baczność”:*

