

Treść odpowiedzi na interpelację radnego Rafała Romanowskiego w sprawie połączeń Kolei Mazowieckich na linii Warszawa Gdańska-Działdowo (E65)

w odpowiedzi na Pana interpelację z 23 marca br. w sprawie przyczyn dotyczących problemów w prawidłowym funkcjonowaniu połączeń kolejowych Kolei Mazowieckich (Spółka KM) w lutym br. na linii Warszawa Gdańska - Działdowo (E65) w czasie zmiennych warunków atmosferycznych, poniżej przedstawiam informacje na poruszone w wystąpieniu zagadnienia:

1. Jakie były powody dużych opóźnień w godzinach szczytu?

Analizowany okres: 01 – 28.02.2021 r.

- Na linii nr 9 (E65) kursowało 1607 pociągów Spółki KM.
- Opóźnienia pociągów z uruchomienia - 179 pociągów. Punktualność z uruchomienia wynosi 88,86%.
- Opóźnienia pociągów na ukończeniu biegu – 247 pociągów. Punktualność pociągów na przybyciu wynosi 84,62%
- Duże opóźnienie pociągu (wynoszące ponad 30 minut) dotyczyło:
 - 26 pociągów z uruchomienia
 - 44 pociągów na ukończeniu biegu.

Do najczęściej występujących zimowych przyczyn opóźnień pociągów należy zaliczyć:

1)Usterki w działaniu zwrotnic rozjazdów.

Padający, nawiewany i nanoszony przez przejeżdżające pociągi śnieg blokuje mechanizmy sterowania zwrotnicami rozjazdów, powodując konieczność częstego (praktycznie związanego z każdą zmianą położenia zwrotnicy rozjazdu) odśnieżania. Dodatkowo poduszki zwrotnicowe, na których spoczywają i przemieszczają się iglice rozjazdów wymagają smarowania specjalnym mrozoodpornym smarem ułatwiającym przekładanie zwrotnic.

2)Usterki w działaniu urządzeń sterowania ruchem kolejowym.

Zaśnieżenie i zalodzenie rozjazdów kolejowych, nieprawidłowe funkcjonowanie czujników przytorowych, urządzeń odpowiedzialnych za samoczynne hamowanie pociągu w przypadku braku prawidłowej reakcji maszynisty, trudności w utrzymaniu ciągłości zasilania urządzeń sterowania ruchem kolejowym. Przyczyny te powodowały najczęściej konieczność jazdy pociągów z ograniczoną prędkością, gwarantującą całkowite bezpieczeństwo ruchu kolejowego.

3)Wydłużone lokowanie podróźnych.

Ze względu na zaśnieżenie i zalodzenie peronów, przemieszczanie się podróźnych po ich powierzchni jest spowolnione. W rozkładzie jazdy pociągów dla większości stacji i przystanków osobowych założony jest postój wynoszący 30 sekund. W zimie wsiadanie i wysiadanie zajmuje więcej czasu (podróźni obawiają się poślizgnięcia). Także obsługa pociągu przy pogorszonej widoczności potrzebuje więcej czasu na upewnienie się przed zamknięciem drzwi, że wszyscy zainteresowani bezpiecznie opuścili pociąg i bezpiecznie zajęli w nim miejsce.

4)Wydłużony czas jazdy pociągów na szlaku.

Podczas utrudnionych warunków zimowych (mgły, opady śniegu, szadź, zalegający śnieg) zachodzi istotne pogorszenie widzialności sygnałów i wskaźników informujących maszynistę o sposobie prowadzenia pociągu oraz dozwolonej (nakazanej) prędkości jazdy. Ze względu na to, że najważniejszym obowiązkiem maszynisty jest zachowanie bezpieczeństwa ruchu kolejowego zdarzają się sytuacje, w których prędkość pociągu musi być ograniczona, w celu prawidłowego odczytania i bezbłędneho zrozumienia sygnałów przez prowadzącego. Absolutnie zabroniona jest jazda z prędkością większą, niż przewidziana w rozkładzie jazdy pociągów, czy jakiegokolwiek próby tzw. „nadrabiania opóźnień”.

5)Usterki w działaniu urządzeń samoczynnej sygnalizacji przejazdowej.

Ze względu na obfite używanie chlorku sodu i innych substancji likwidujących śnieg i lód na drogach zachodzą sytuacje, w których substancje te przedostają się do czujników przytorowych

odpowiedzialnych za funkcjonowanie urządzeń samoczynnej sygnalizacji przejazdowej. W przypadku jakiegokolwiek uszkodzenia i nieprawidłowego ich funkcjonowania ruch pociągów na przejeździe kolejowym z uszkodzoną sygnalizacją przejazdową może być prowadzony z prędkością ograniczoną do 20 km/h, do czasu usunięcia usterki i stwierdzenia prawidłowego funkcjonowania urządzeń. Pociągi przejeżdżające przez przejazdy kolejowe z uszkodzoną sygnalizacją zostają opóźnionych. Czas jazdy zostaje wydłużony o czas hamowania, czas przejazdu przez przejazd z $V_{max}=20$ km/h, oraz czas ponownego uzyskania prędkości rozkładowej (o ile nie zachodzą inne przesłanki do jej ograniczenia).

6)Przejścia składów pociągów opóźnionych na przybyciu (kończących bieg) na kolejne pociągi.

Jest to przyczyna wtórna – następstwo wcześniej powstałych opóźnień. Skład pociągu, który przeznaczony jest do obsługi kolejnego pociągu przybywa z opóźnieniem, powodując opóźnienie następnego pociągu obsługiwanego tym samym składem. Opóźnienia wtórne występują szczególnie często w przypadku utrudnień w prowadzeniu ruchu kolejowego o długotrwałym charakterze – zerwania sieci trakcyjnej, pęknięcia szyn, wypadki z osobami postronnymi itd.

7)Pęknięcie szyn oraz wynikająca z tego zmieniona organizacja ruchu kolejowego oraz zmniejszenie prędkości jazdy.

Zjawiska fizyczne związane z niskimi temperaturami powodują pęknięcie szyn kolejowych. Są to sytuacje istotnie zagrażające bezpieczeństwu ruchu kolejowego, mogące przyczynić się – w przypadku ich niewykrucia – do katastrofy kolejowej. Awaria taka każdorazowo wymaga przewidzianej procesem technologicznym naprawy albo prowizorycznego zabezpieczenia, zamknięcia toru i zmiany organizacji ruchu kolejowego. Niezbędne jest ograniczenie maksymalnej prędkości jazdy pociągów w takich miejscach do 20 lub maksymalnie 40 km/h w celu zachowania bezpieczeństwa ruchu kolejowego. Następstwem tego są opóźnienia pociągów, a często ich narastanie wywołane innymi, współistniejącymi przyczynami.

8)Wydarzenia i wypadki kolejowe.

Dynamika tych zdarzeń powoduje niejednokrotnie konieczność zamykania obu torów szlaku dwutorowego, pomimo tego, że wypadek zdarzył się na jednym torze. Organizowana jest jazda pociągów innymi torami (jeśli jest to możliwe) lub drogą okrężną. Sytuacje takie statystycznie trwają od 2 do 5 godzin w zależności od miejsca zdarzenia i jego okoliczności. Opóźnienia pociągów w zasadzie trwają wtedy do końca doby. W okresie jesienno-zimowym dochodzi do spiętrzenia tego rodzaju wypadków i wydarzeń kolejowych.

9)Zalodzenie sieci trakcyjnej.

Gołoledź (lodowica) zachodzi w sytuacji opadów deszczu przy temperaturze ujemnej. Zjawisko takie powoduje powstawanie warstwy lodu na sieci trakcyjnej istotnie pogarszając parametry związane z poborem mocy przez pojazdy trakcyjne za pośrednictwem odbieraków prądu. Lód stanowi izolację pomiędzy siecią trakcyjną, a odbierakiem prądu co powoduje powstawanie łuku elektrycznego zagrażającego przepaleniem sieci trakcyjnej. W skrajnej sytuacji nie jest możliwe prowadzenie pociągu elektrycznego ze względu na brak przejścia prądu pomiędzy siecią i odbierakiem. Zjawisko takie jest także bardzo niekorzystne dla taboru wyposażonego w podzespoły elektroniczne – zachodzą skoki napięcia i stany nieustalone.

10) Skomunikowanie pociągów.

W przypadku przewidzianego rozkładem jazdy skomunikowania pociągów, w sytuacji opóźnienia pociągu zmierzającego na skomunikowanie, następuje opóźnienie kolejnego pociągu. W realizacji skomunikowania uwzględnianych jest szereg czynników (liczba pasażerów zmierzających na przesiadkę, czas potrzebny na realizację skomunikowania, liczba pasażerów w pociągu oczekującym na skomunikowanie, przejścia składów itp. W przypadku, gdy skomunikowanie jest ostatnim w dobie (nie ma kolejnego pociągu w danym kierunku) realizowane jest w zasadzie bezwzględnie.

11) Zaśnieżenie taboru.

Charakterystyka taboru może powodować, iż śnieg zalegający na torach (szczególnie drobny, pylisty śnieg) może przenikać do konstrukcji taboru i dostawać się w trudno dostępne szczeliny przy drzwiach wejściowych, wózki, urządzenia hamulcowe, odbieraki prądu i inne niepożądane miejsca. Powoduje to zalodzenie taboru, istotne przeszkody w funkcjonowaniu ważnych podzespołów, nieprawidłowe działanie drzwi wejściowych. Wahania temperatur pomiędzy dniem (temperatury dodatnie) i nocą (gwałtowne spadki do temperatur ujemnych) mogą powodować wytrącanie wilgoci, a następnie jej zamarzanie w aparatach elektrycznych i utrudniać prawidłową ich eksploatację.

12) Niedostateczne czasy postoju.

Ze względu na zwiększone potoki podróżnych w godzinach szczytów przewozowych postoje pociągów w niektórych punktach ekspedycyjnych mogą być niedostateczne dla przeprowadzenia wymiany pasażerów. W przypadku odcinka linii średnicowej pomiędzy stacjami Warszawa Zachodnia i Warszawa Wschodnia postoje te wynoszą 30 sekund na przystankach: Warszawa Ochota, Warszawa Powiśle, Warszawa Stadion oraz 60 sekund na przystanku Warszawa Śródmieście. Analiza kursowania pociągów na kierunku Warszawa Wschodnia – Warszawa Zachodnia wskazuje na brak możliwości redukcji opóźnień działaniami organizacyjnymi. Brak jest możliwości skrócenia czasu postoju pociągów na przystanku Warszawa Śródmieście. Wydłużony czas postoju pociągów na przystanku Warszawa Śródmieście wpływa bezpośrednio na płynność ruchu i możliwość rozwinięcia prędkości maksymalnej przez kolejny jadący pociąg.

2. Czy tabor Kolei Mazowieckich jest prawidłowo dostosowany do zimowych warunków atmosferycznych?

Nowy, jak i modernizowany tabor eksploatowany przez Spółkę KM, uwzględnia dostosowanie go do pracy w trudnych warunkach atmosferycznych. W szczególności spełnia on wymogi obowiązujących Technicznych Specyfikacji Interoperacyjności, jak i norm polskich oraz europejskich. Obecnie realizowane przedsięwzięcia zakładają, że tabor powinien być dostosowany do pracy w temperaturach od -30°C do $+40^{\circ}\text{C}$, w tym również w warunkach obfitych opadów i zalegania śniegu. Z tego względu zarówno urządzenia zewnętrzne są zabezpieczane i dostosowywane do pracy w tych warunkach, jak i systemy wewnętrzne. W pojazdach stosowane są nowoczesne rozwiązania w zakresie zarówno izolacji, ogrzewania, okien pakietowych, jak i działania systemu drzwi, czy też montażu wiatrołapów, w celu poprawy komfortu podróżowania. Pojazdy starszej generacji, ze względu na ich przestarzałą konstrukcję są już systematycznie wycofywane z eksploatacji. Ponadto pojazdy są poddawane tzw. przeglądowi sezonowemu, w ramach którego wykonuje się między innymi: przegląd układów pneumatycznych, elektrycznych, powietrza, sprawdzenie baterii, filtrów powietrza wraz z ewentualną wymianą.

3. W jaki sposób Koleje Mazowieckie chcą przestrzegać obowiązujących obostrzeń przeciw pandemicznym w sytuacji, gdy opóźnienia połączeń powodują, iż postępuje kulminacja pasażerów w godzinach szczytu?

W związku z ogłoszonym w Polsce stanem epidemii zostały wprowadzone liczne obostrzenia, w tym w komunikacji publicznego transportu zbiorowego. W rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 19 marca 2021 r. w sprawie ustanowienia określonych ograniczeń, nakazów i zakazów w związku z wystąpieniem stanu epidemii (Dz. U. z 2021 r. poz. 512 ze zm.) określone są m.in. limity podróżnych w pociągach. Obecnie do 9 kwietnia 2021 r. środkami transportu zbiorowego w rozumieniu art. 4 ust. 1 pkt 14 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym danym środkiem transportu można przewozić, w tym samym czasie, nie więcej osób niż wynosi 50% liczby miejsc siedzących albo 30% liczby wszystkich miejsc siedzących i stojących określonych w dokumentacji technicznej lub dokumentacji techniczno-ruchowej dla danego typu środka transportu albo pojazdu przy jednoczesnym pozostawieniu w środku transportu albo pojeździe co najmniej 50% miejsc siedzących niezajętych. W Spółce KM obowiązuje zasada przewozu w tym samym czasie ilości osób odpowiadającej 30% liczby wszystkich miejsc siedzących i stojących określonych w dokumentacji technicznej lub dokumentacji techniczno-ruchowej dla danego typu środka transportu albo pojazdu przy jednoczesnym pozostawieniu w środku transportu albo pojeździe co najmniej 50% miejsc

siedzących niezajętych. Spółka KM informuje podróżnych o ograniczeniach w przewozie osób oraz konieczności zasłaniania ust i nosa poprzez zamieszczone na każdych drzwiach komunikaty, poprzez wygłaszane w pociągach informacji głosowych, a także poprzez ogłoszenia wyświetlane na monitorach zainstalowanych w pociągach.

Ponadto obsługa pociągów przeprowadza liczenie podróżnych. W sytuacjach przekroczenia limitów, w miarę możliwości taborowych zwiększana jest liczba składów. Spółka KM nie posiada systemu rezerwacji miejsc, w związku z czym sprzedaż biletów nie jest limitowana i nie ma możliwości jej ograniczenia.

Jednocześnie w przypadkach zaistnienia nieprzewidzianych zdarzeń, opóźnień pociągów Spółki KM, przerw w ruchu, utraty połączenia obowiązują zasady, wynikające z umów „awaryjnych” zawartych przez Spółkę KM z PKP Intercity S.A., POLREGIO sp. z o.o. „Łódzką Koleją Aglomeracyjną sp. z o.o. oraz z m.st. Warszawa reprezentowanym przez Zarząd Transportu Miejskiego w Warszawie w ramach „Wspólnego Biletu ZTM-KM-WKD”. W ww. przypadkach wprowadzane jest honorowanie biletów Spółki KM w pociągach i środkach komunikacji miejskiej.

4. Czy w związku z ww. sprawą Zarząd Kolei Mazowieckich przewiduje rekompensaty finansowe dla pasażerów?

Wyplata rekompensat z tytułu opóźnień pociągów uregulowana jest w art. 17 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1371/2007, dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym (Dz. Urz. UEL315 z 03.12.2007, Str.14) - dalej: Rozporządzenie Nr 1371. Minimalna kwota rekompensaty wynosi: 25 proc. ceny biletu jednorazowego w przypadku opóźnienia wynoszącego od 60 do 119 minut oraz 50 proc. ceny biletu jednorazowego w przypadku opóźnienia wynoszącego 120 minut lub więcej. Odszkodowanie nie jest wypłacane, jeśli nie przekracza 4 euro. Na mocy art. 3 a ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (t.j. Dz. U. z 2020 r. poz. 1043 ze zm.) - przepisów Rozporządzenia nr 1371, z wyjątkiem przepisów Art. 4, Art. 5, Art. 8 ust.1, Art. 9, Art. 11, Art. 12, Art. 16, Art. 19, Art. 20 ust.1, Art. 21 ust.2, Art. 22, Art. 23, Art. 24, Art. 26, Art. 27, Art. 28 i Art. 29 nie stosuje się do miejskich, podmiejskich i regionalnych kolejowych przewozów osób. Tym samym Polska bezterminowo wyłączyła stosowanie opisywanych rekompensat dla pociągów miejskich, podmiejskich i regionalnych. Wyłączenie to dotyczy pociągów regionalnych wszystkich przewoźników samorządowych (Koleje Mazowieckie, Koleje Dolnośląskie, Koleje Śląskie, Koleje Małopolskie, Koleje Wielkopolskie, Arriva RP, Łódzka Kolej Aglomeracyjna, PKP SKM w Trójmieście) i Szybkiej Kolei Miejskiej w Warszawie. Natomiast prawo do rekompensaty w przypadku spóźnień dotyczy pociągów dalekobieżnych kategorii Express Intercity Premium (EIP), Express InterCity (EIC), InterCity (IC), Twoje Linie Kolejowe (TLK), interREGIO (IR) oraz wszystkich międzynarodowych w przejazdach pomiędzy krajami UE.

Niezależnie od przepisów unijnych, pasażerowie mają prawo do odszkodowania na podstawie m.in. ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe (Dz. U. z 2020 r. poz. 8). Jeżeli pasażer poniósł szkodę w wyniku opóźnienia lub odwołania pociągu, może żądać od przewoźnika wyrównania strat. W tym celu podróżny może złożyć do przewoźnika pisemną reklamację (drogą pocztową, w kasie biletowej, w której prowadzona jest sprzedaż biletów danego przewoźnika, elektronicznie). Do reklamacji należy dołączyć m.in. dokument przewozu, opis zdarzenia, formę i wysokość rekompensaty, dane kontaktowe, dane do przelewu bankowego. Odpowiedź na reklamację udzielana jest podróżnemu w terminie 30 dni.

5. Czy aktualnie Zarząd Kolei Mazowieckich rozważa podnoszenie ewentualnych cen biletów pasażerskich w związku obecnie trwającym kryzysem?

Spółka KM nie rozważa podwyżki cen biletów. Ostatnia podwyżka miała miejsce 1 lutego 2020 roku. Zgodę na podwyżkę cen biletów przez przewoźnika, wydaje organizator publicznego transportu zbiorowego na terenie województwa mazowieckiego.