



Dziś - 08:00

Obecna oferta rozkładu jazdy KM optymalna przy istniejącej...

19.06.2019 - 18:30

Salon lotniczy, o którym Boeing wolałby zapomnieć

19.06.2019 - 16:30

Lwów: Cała partia 30 wagonów berlińskich gotowa wozić...

19.06.2019 - 16:00

Pociągi do Zakopanego powrócą od soboty. Tylko na wakacje

19.06.2019 - 15:30

Przyszli kolejarze mają wakacje

STADLER



Obecna oferta rozkładu jazdy KM optymalna przy istniejącej infrastrukturze

Dariusz Grajda • 20.06.2019 • 0



Fot. Michał Szymajda

Trasowanie pociągów dalekobieżnych na linii nr 440 w RRJP 2019/2020 obserwujemy z dużym zaniepokojeniem. I to z kilku powodów: pogorszenia oferty przewozowej Kolei Mazowieckich, jak również możliwości poniesienia konsekwencji finansowych związanych z nieodpowiednią realizacją projektu „Zakup taboru kolejowego do obsługi portów lotniczych i przewozów aglomeracyjnych w korytarzu linii E-65 oraz aglomeracji warszawskiej”, który został dofinansowany ze środków unijnych - pisze w miesięczniku "Rynek Kolejowy" Dariusz Grajda, członek zarządu spółki Koleje Mazowieckie.

Obecna oferta rozkładu jazdy, gdzie pociągi kursują średnio co 15 minut, wydaje się optymalna przy obecnie istniejącej infrastrukturze. Mam na myśli przepustowość stacji Warszawa Lotnisko Chopina, która jest niewielka i posiada jedynie dwa tory główne zasadnicze z krawężnikami peronowymi. Jej przepustowość w okresie kursowania pociągów KM oraz SKM Warszawa jest wyczerpana z uwagi na konieczność zachowania odpowiedniego czasu na obrót składów. Tymczasem trasowanie nowych pociągów spowoduje konieczność odwołania tych, które kursują obecnie lub ułożenia skrajnie niekorzystnego dla pasażerów rozkładu jazdy pociągów regionalnych uruchamianych przez Koleje Mazowieckie i SKM Warszawa (pociągi w kilkuminutowych odstępach z krótkim obrotem w stacji Warszawa Lotnisko Chopina), w czasie wjazdu składu PKP Intercity.

Oprócz tego trasowanie nowych, nieznajdujących się w obecnym rozkładzie jazdy pociągów na linii nr 1, szczególnie na odcinku Grodzisk Mazowiecki – Skierniewice, spowoduje zapewne pogorszenie oferty pociągów Kolei Mazowieckich na tym odcinku (wydłużone postoje w Grodzisku Mazowieckim i Żyrardowie) lub w skrajnych przypadkach wręcz konieczność skrócenia relacji pociągów kursujących obecnie do Skierniewic, tym bardziej, że linia nr 1 ma posłużyć jako objazdowa dla prac planowanych na linii nr 3.

Ponadto warto podkreślić, że do realizacji połączeń lotniskowych Koleje Mazowieckie zakupiły tabor

INFRASTRUKTURA

PARTNERZY DZIAŁU



Multiconsult
POLSKA



CONSOLIS
WPS



axians



ArcelorMittal

Wiecej na temat:

Koleje Mazowieckie (1304)

Wiecej z regionu:

Mazowieckie (721)

Rozkład jazdy (556)

Infrastruktura (89)

Oferta biletowa (15)

Miesięcznik Rynek Kolejowy (50)



Podziel się ze znajomymi:



PRACA

LOTOS Kolej

SPECJALISTA DS. KOLEJOWYCH

dedykowany właśnie do obsługi tej linii. W perspektywie unijnej 2007-2013 spółka zawarła z Centrum Unijnych Projektów Transportowych Umowę o dofinansowanie dla projektu pn. „Zakup taboru kolejowego do obsługi portów lotniczych i przewozów aglomeracyjnych w korytarzu linii E-65 oraz aglomeracji warszawskiej”, w ramach której zakupiła 16 sztuk czteroczołowych elektrycznych zespołów trakcyjnych. Zakupiony w ramach projektu tabor zgodnie z umową o dofinansowanie obsługuje m.in. połączenia lotniskowe pomiędzy portami MPL im. F. Chopina i MPL Modlin.

Spółka, stając się beneficjentem środków unijnych, została zobligowana do wypełniania zapisów umowy o dofinansowanie, z której wynika, że projekt do dnia 25 lutego 2021 r. znajduje się w okresie trwałości. Oznacza to, że do dnia 25 lutego 2021 r. tabor zakupiony w ramach projektu musi obsługiwać m.in. połączenia lotniskowe (z cyklicznym rozkładem co 30 minut), bez możliwości skierowania taboru na inną trasę niewskazaną w umowie o dofinansowanie oraz wniosku o dofinansowanie.

W okresie trwałości projekt musi spełniać założone w dokumentacji aplikacyjnej cele, do których zaliczono:

- zwiększenie udziału przyjaznego środowiska transportu publicznego w obsłudze mieszkańców Warszawy (głównego węzła komunikacyjnego aglomeracji i całego województwa mazowieckiego) oraz warszawskiego obszaru metropolitalnego, a konkretnie Warszawy oraz terenów powiatów położonych wzdłuż linii kolejowej nr 9 (E65);
- zapewnienie obsługi kolejowej Międzynarodowego Portu Lotniczego im. Fryderyka Chopina w Warszawie poprzez usprawnienie transportu pasażerów oraz pracowników lotniska pomiędzy lotniskiem a centrum Warszawy i miejscowościami w północnej części warszawskiego obszaru metropolitalnego;
- zapewnienie obsługi kolejowej Mazowieckiego Portu Lotniczego Warszawa Modlin poprzez usprawnienie transportu pasażerów oraz pracowników lotniska z centrum Warszawy i miejscowościami w północnej części warszawskiego obszaru metropolitalnego;
- uruchomienie większej liczby pociągów regionalnych łączących Warszawę z powiatami: legionowskim, nowodworskim, mławskim, ciechanowskim oraz działdowskim – pozwoli na poszerzenie terenu warszawskiego obszaru metropolitalnego obsługiwanego przez kolej regionalną.

Ponadto kolejnym zobowiązaniem spółki KM, wynikającym z zawartej umowy o dofinansowanie, jest utrzymanie założonego wskaźnika rezultatu dla projektu, jakim jest „liczba osób korzystających z komunikacji miejskiej” – w odniesieniu do trasy obsługiwanej przez projekt. Spółka KM w okresie do dnia 25 lutego 2021 r. zobligowana jest do przedkładania w Centrum Unijnych Projektów Transportowych corocznych sprawozdań dotyczących utrzymania założonego wskaźnika.

W związku z tym wprowadzenie na daną relację kolejnego przewoźnika będącego konkurencją dla spółki KM może spowodować, że realizacja projektu dofinansowanego ze środków unijnych („Zakup taboru kolejowego do obsługi portów lotniczych i przewozów aglomeracyjnych w korytarzu linii E-65 oraz aglomeracji warszawskiej”) zostanie zakłócona, a zakładane wskaźniki rezultatu nie zostaną osiągnięte. Wiązałoby się to z konsekwencjami finansowymi dla spółki KM, a nawet zwrotem otrzymanego dofinansowania. Ponadto należy zaznaczyć, że połączenia obsługiwane zakupionym w ramach projektu taboru stanowią usługi przewozowe o charakterze publicznym.

Reasumując, w kontekście wyżej przedstawionych argumentów spółka zwróciła się do zarządcy infrastruktury z prośbą o nieprzyjmowanie wniosków na trasy pociągów dalekobieżnych na linii nr 440 w RRJP 2019/2020 w godzinach kursowania pociągów Kolei Mazowieckich i SKM Warszawa.

Artykuł ukazał się w **najnowszym numerze miesięcznika "Rynek Kolejowy"**. Zapraszamy do Empików oraz prenumeraty!



KONGRES TRANSPORTU INTERMODALNEGO

Lotos Kolej Sp. z o.o. poszukuje kandydatów na st...



[Więcej ogłoszeń](#)



KATALOG KOLEJOWY



[+ Dodaj firmę](#)

[Zobacz katalog](#)

KOMENTARZE

[WSZYSTKIE](#)



Tadeusz Syryjczyk - Partner w ZDG TOR

Czy wyścig z kolejami pruskimi z końca XIX w. poprawi mobilność



Ignacy Góra - Prezes Urzędu Transportu Kolejowego

Ignacy Góra: Intermodal to przyszłość przewozów towarowych



Łukasz Laszczyński - prawnik, specjalista rynku kolejowego

Tendencje wzrostowe w transporcie intermodalnym utrzymane.



Kasper Fiszer - dziennikarz portalu Rynek Kolejowy

Łódź Kaliska: Dlaczego PLK wnioskuje o zmniejszenie

WYDARZENIA

TOR | AKADEMIA

Warszawa, 27.06.2019 - Analiza ryzyka oraz zarządzanie bezpieczeństwem kolejowym... >

[TOR | KONFERENCJE](#)

[Więcej wydarzeń](#)

BĄDŹ NA BIEŻĄCO:

Śledź nasze wiadomości:

