

Szanowni Państwo,

Dziękuję za dotychczasowe działania, w szczególności te które doprowadziły do uruchomienia linii zastępczej ZA1.

Pracownicy UG w Michałowicach byli obecni na trasie kolejki WKD tj. na przystankach w granicach gminy Michałowice, w Alejach Jerozolimskich, na stacji PKP Pruszków, a także w pociągach WKD i ZA1 oraz S2 zarówno w pierwszych dniach września jak również na początku października.

Pracownicy służyli pomocą, informowali o zmianach w kursowaniu pociągów, możliwościach alternatywnego dojazdu, zbierali uwagi i sugestie pasażerów. Pracownicy prowadzili także obserwacje własne zarówno wypełnienia pociągów, czasu wsiadania, warunków przesiadania w węźle przesiadkowym w Al. Jerozolimskich i prowadzenia ruchu w obrębie przystanku Reduta Ordon.

W październiku ze względu na powrót studentów na uczelnie i tak już trudna sytuacja w kolejkach uległa dalszemu pogorszeniu. Obecnie jest na skraju wydolności w godzinach szczytu zarówno porannego jak i popołudniowego.

Mając na względzie rzeczywisty obraz funkcjonowania pociągów WKD i komunikacji zastępczej, sygnały płynące od pasażerów a także Państwa odpowiedzi na dotychczas zadawane przez nas pytania, w tym ostatnią odpowiedź z 06.10.2023 r. zwracamy się do Państwa z prośbą o podjęcie szybkich i skutecznych działań w zakresie wskazanym poniżej.

Jako kluczowe należy wskazać:

1. Skrócenie czasu trwania remontu odcinka linii WKD na stacji Warszawa Zachodnia.

Przebudowa tak newralgicznego odcinka autonomicznej linii kolejowej jaką jest WKD powinna być realizowana w zdecydowanie krótszym czasie. Obecnie wyznaczony czas na przebudowę części dotyczącej WKD to ok. 25% czasu dotychczasowej przebudowy całego Dworca Zachodniego. Przyjęte rozwiązanie zakłada udostępnienie całego obszaru peronu i obydwu torów co powinno przyspieszyć przebudowę w porównaniu z prowadzeniem prac przy zachowaniu przejeźdności po jednym torze. Zamknięcie szlaku WKD, której linia jest autonomiczna powoduje, że nie może ona świadczyć usług przewozowych zatem prowadzenie prac w tym zakresie powinno być traktowane priorytetowo w porównaniu do pozostałej infrastruktury, której zarządca ma możliwość wprowadzenia alternatywnych rozwiązań prowadzenia ruchu.

2. Zwiększenie częstotliwości kursowania pociągów WKD zarówno w szczycie co 15 minut jak i poza szczytem do 20/30 minut

Zgodnie z dotychczasowymi informacjami przedstawianymi przez WKD 20-minutowa częstotliwość w godzinach szczytu w obecnym rozkładzie jazdy została ustanowiona ze względu na obawy o punktualność i bezpieczeństwo prowadzenia ruchu.

Mając jednak na względzie rzeczywistą realizację prowadzenia ruchu w okresie pierwszego miesiąca funkcjonowania aktualnego rozkładu jazdy należy zauważyć, że w rozkładzie jest co najmniej kilka elementów przewymiarowanych. Dokonanie odpowiednich zmian powinno doprowadzić do zwiększenia częstotliwości kursowania pociągów.

Zgodnie z informacjami od Państwa wjazd, manewry oraz wyjazd pociągów na odcinek linii

kolejowej z obrębu posterunku zapowiadawczego W-wa Reduta Ordon odbywa się na podstawie opracowanego, specjalnego regulaminu prowadzenia ruchu, uwzględniającego wszelkie zasady bezpieczeństwa. Na odcinku Komorów – Warszawa Reduta Ordon ruch pociągów nie może być prowadzony w oparciu o samoczynną blokadę liniową, która została unieważniona, lecz odbywa się na podstawie zapowiadania telefonicznego, w oparciu o rozkazy pisemne wydawane maszynistom przez dyżurnych ruchu. Miejsce zatrzymania i oczekiwania na zgodę na kontynuowanie jazdy wyznaczają tzw. tarcze D1 (prostokątne tablice w kolorze czerwonym), których minięcie jest możliwe wyłącznie po uprzednim otrzymaniu rozkazu.

Maszynista obowiązany jest do wykonania określonych czynności związanych z przygotowaniem składu do dalszej jazdy (m.in. restart komputera pokładowego, ustawienie danych do jazdy, identyfikacja kursu pociągu według obowiązującego rozkładu jazdy).

Należy jednak zauważyć, że wszystkie te czynności maszynista wykonywał również w czasie prowadzenia ruchu w normalnych warunkach gdy dojeżdżał do końcowego przystanku Warszawa Śródmieście, przestawiał pociąg na peron odjazdowy w kierunku Grodziska i odjeżdżał w reżimie 10 minutowym. Gotów do odjazdu był w czasie krótszym. Z tą różnicą, że obecnie maszynista nie musi oczekiwać na odjazd pociągu w stronę Grodziska a także na ułożenie drogi przebiegu po jego odjeździe jak to miało miejsce na przystanku Warszawa Śródmieście, gdyż ta ustawiona jest na stałe na posterunku przy przystanku Reduta Ordon. Manewrowanie na odcinku przystanek Reduta Ordon- zwrotnica trwa ok. 50 sekund-1 minuty a podstawienie pociągu na peron ok. 30-40 sekund co mniej więcej odpowiada czasowi na ułożenie przebiegu na przystanku Warszawa Śródmieście z dokładnością do 1 minuty.

Ułożenie drogi przebiegu i podyktowanie rozkazu może odbywać się równoległe do czynności wykonanych przez maszynistę tj. po wykonaniu manewru i przestawienia pociągu na tor w kierunku Grodziska oraz odpowiednio przy wykonywaniu pozostałych czynności przygotowawczych. Podawanie rozkazu nie jest podyktowane nagłą sytuacją nadzwyczajną, a w okolicznościach wykonywania regularnych rozkładowych przejazdów na autonomicznej sieci WKD stąd jest to czynność głównie formalna.

Zatem wszystkie operacje w trakcie prowadzenia obecnego ruchu powinny być wykonywane w podobnym 10 minutowym reżimie jak to miało miejsce przy ruchu prowadzonym normalnie gdy pociągi dojeżdżały do Warszawy Śródmieście.

Wąskim gardłem nie jest zatem praca wykonywana w obrębie posterunku zapowiadawczego W-wa Reduta Ordon, który jest przygotowany na przyjęcie nawet 2 (dwóch) pociągów, a obecnie na jego obszarze przyjmowany jest maksymalnie 1 (jeden) pociąg. Wjazd na posterunek jest chroniony tarczą D1 podobnie jak wyjazd na szlak z przystanku w kierunku Grodziska. Dodatkowo można utworzyć tor odstawczy wykorzystując tor za zwrotnicą w kierunku Warszawy jeżeli takie rozwiązanie służyłoby poprawie prowadzenia ruchu. Rozkładowo przez 6 minut nie ma żadnego pociągu na terenie posterunku ponieważ pociągi mijają się na przystanku Warszawa Aleje Jerozolimskie a symetryczny rozkład przewiduje przejazd aż po 3 minuty w obu kierunkach.

Wąskim gardłem może zatem być jedynie czas przejazdu między stacją Komorów, a przystankami (posterunkami zapowiadawczymi) Michałowice i Reduta Ordon. Odpowiednio zgodnie z normalnym rozkładem jazdy przejazd na odcinku Komorów-Michałowice to 10 minut, a na odcinku Michałowice- Reduta Ordon to 12 minut. Z obserwacji w terenie wynika, że wydłużenie postoju aż o 2 minuty na przystanku Michałowice nie jest niczym uzasadnione. Zgodnie z obecnie obowiązującym rozkładem (tj. od 03.09.2023 czasy przejazdów w relacji Komorów-Michałowice jest taki sam – 10 minut plus 2 minuty postoju, a w relacji Michałowice-Reduta Ordon to 13 minut.)

Jak Państwo wskazują w korespondencji: „W rozkładzie jazdy pociągów obowiązującym od dnia 03.09.2023 biorąc pod uwagę kierunek do Warszawy czas postoju pociągu na stacji Komorów wynosi 2 minuty. Podobnie na przystanku Michałowice – w dni powszednie czas ten wynosi również 2 minuty. Założone czasy postoju są przewidziane dla czynności związanych z podyktowaniem rozkazu przez dyżurnych ruchu w ramach obowiązującego na odcinku Komorów – Warszawa Reduta Ordon zapowiadania telefonicznego, o którym mowa powyżej. Dodatkowe rezerwy czasu musiały zostać przewidziane w rozkładzie jazdy ponieważ konieczne było uniknięcie bądź ograniczenie do minimum ryzyka powtórzenia sytuacji ruchowej, która miała miejsce w rozkładzie jazdy obowiązującym w dniach 25.06-30.06.2023 i m.in. z uwagi na wydłużone czasy zajmowania miejsc przez pasażerów w pociągach naraziła wszystkich podróżujących na kumulujące się opóźnienia.”

Zatem to nie zbyt mała zdolność przewożenia pasażerów z powodu zbyt małej częstotliwości lub zbyt małej pojemności pociągów jest przyczyną, a jedynie opieszałość podróżnych wynikająca z wsiadania do zatłoczonych pociągów. Jako rozwiązanie problemu proponujemy Państwo dalsze wydłużenie czasu przejazdu, które ma bezpośredni wpływ na zmniejszenie częstotliwości kursowania pociągów (częstotliwość zmniejszono do 20 minut). To z kolei ma wpływ na jeszcze dłuższe wsiadanie do jeszcze bardziej zatłoczonego pociągu lub ze względu na złe warunki rezygnację z usług WKD.

Trudno zrozumieć taką logikę zarówno nam jak i pasażerom. Wiele osób zrezygnowało z WKD na rzecz innego rodzaju transportu w tym na własny samochód.

Warto zauważyć, że opóźnienie pociągów niejednokrotnie było zaobserwowane już w momencie wjazdu pociągu na przystanek Nowa Wieś Warszawska. Wymaga wyjaśnienia przyczyna tego stanu rzeczy skoro na tym odcinku działa samoczynna blokada. Pociągi w kierunku Grodziska mogą kursować w krótszym czasie tj. począwszy od odcinka Reduta Ordon-Al. Jerozolimskie symetrycznie (lustrzanie) założone 3 minuty, realnie czas przejazdu wraz z zabraniami pasażerów to maksimum 2 minuty. Pociąg czeka po 2 minuty w gotowości na odjazd w Michałowicach. Na całej trasie przejazdu to skrócenie czasu o ok. 5 minut co powinno przeciwdziałać ewentualnym opóźnieniom na odcinku Grodzisk/Podkowa – Nowa Wieś/Komorów.

Wydłużenie postoju na stacji Komorów oraz Michałowice do 2 minut nie jest uzasadnione ani czasem wsiadania podróżnych ani czasem podawania rozkazu. Skrócenie czasu postoju w Komorowie i Michałowicach skróci ogólny czas przejazdu jak również pozwoli na zwiększenie częstotliwości kursowania pociągów.

Podobnie wydłużenie czasu przejazdu na odcinku Al. Jerozolimskie – W-wa Reduta Ordon do 3 minut jest nieuzasadnione. Pasażerowie opuszczają pociąg w czasie 30-40 sekund (w mniej niż 2 minuty mają dotrzeć schodami na przystanek autobusowy do ZA1). Nikt nie wsiada. Czas sprawnego przejazdu odcinka Al. Jerozolimskie- Reduta to ok. 1 minuty. Wjazd na przystanek Reduta jest uzależniony od otrzymania zgody przez maszynistę od dyżurnego. Czas ten, na podstawie obserwacji wynosi od ok. 1 minuty do ponad 2 minut. To nieprawdopodobne, że otrzymanie zgody spodziewanego o konkretnej porze pociągu, w czasie gdy na całym obszarze posterunku nie ma innych pociągów zajmuje aż tak dużo czasu. Takie działanie wpływa na nieuzasadnione przedłużenie jazdy pociągu jak i skrócenie czasu na wykonanie pozostałych czynności manewrowych po wjeździe. Nawet przy obecnych założeniach czas od wyruszenia z Michałowic do zameldowania się pod tablicą D1 przed wjazdem na przystanek W-wa Reduta to ok. 12 minut.

Podsumowując, ruch pociągów może odbywać się z zachowaniem zasad bezpieczeństwa z większą nawet z 12-13 minutową częstotliwością.

Ustanowienie 15 minutowej częstotliwości jest zatem jak najbardziej możliwe i konieczne.

Pasażerom zależy na jak najsprawniejszym dotarciu do celu podróży. Zatem nie jest priorytetem ułożenie „pięknego”, z równym taktem, rozkładu a do tego symetrycznego w obu kierunkach a takiego który zapewni optymalny sposób dotarcie do celu podróży.

Pasażerowie oczekują również, co wydaje się zrozumiałe, że pociąg będzie podstawiany bez zbyteknej zwłoki. Na przystanku Reduta Ordonia nie ma wystarczająco dużej wiaty pod którą mogliby schronić się pasażerowie oczekujący na odjazd co szczególnie istotne w okresie zbliżającej się jesieni i zimy. Z obserwacji wynika jednak, że maszynista ma czas na długi postój, a nawet kilkuminutowe rozmowy w dyżurnym. Co najmniej raz podjechał na przystanek z opóźnieniem, a odjechał w kierunku Grodziska z 2 minutowym opóźnieniem. Szczególnie widoczne jest zachowanie maszynistów w dni wolne i po godzinach szczytu gdy kolejki kursują co 30 minut np. pociąg który przyjeżdża na WKD Reduta Ordonia o godz. 10:19 a planowany odjazd z Reduty Ordonia w kierunku Grodziska o 10:43 (24 minuty) czeka z podstawieniem na peron do ostatniej minuty.

Takie zachowanie widzą i komentują pasażerowie czekający pod gołym niebem na przystanku. Oczekiwane jest wprowadzenie instrukcji dla maszynistów obligującej do podstawienia składu bez zwłoki.

W odpowiedzi z dnia 06.10.2023 r. wskazali Państwo, że „Podjęte zostaną działania mające na celu uregulowanie kwestii określenia w formie wewnętrzного zalecenia minimalnego czasu niezbędnego na podstawienie składu do peronu.” Na podstawie czego został zatem ustalony dotychczasowy rozkład jazdy? Wydaje się również, że bardziej pożądanym byłoby określenie maksymalnego czasu na podstawienie składu. Mimo, że minął już ponad miesiąc obowiązywania rozkładu takie ustalenia nie zostały poczynione?

3. Koordynacja rozkładu WKD z SKM i KM (najpóźniej od 11.11.2023 r.), zarówno porannego jak i popołudniowego szczytu.

W ramach aktualnie obowiązujących rozkładów jazdy przesiadka do SKM (S2) i KM (RL) możliwa jest jedynie co godzinę tj. obecnie co 3 (trzecią) kolejkę – przyjeżdżającą na przystanek Al.Jerozolimskie o 6:36, 7:36, Przy czym pociągi S2 i RL odjeżdżają w odstępie kilku minut prawie się pokrywając.

Dzięki rozpowszechnianiu informacji o zaletach tego połączenia tj. niezależność od natężenia ruchu drogowego, komfort podróżowania, czas dotarcia do celu spora część pasażerów (ok. 80 osób/kolejkę) wybiera ten sposób podróżowania.

Zgodnie z oczekiwaniami pasażerów każda z kolejek powinna być zsynchronizowana z SKM lub KM do centrum, tj. w odstępie ok. 5-8 minut od przyjazdu WKD. Podobna sytuacja powinna mieć miejsce w przypadku popołudniowych powrotów z Warszawy.

Takie rozwiązanie w połączeniu ze zwiększeniem częstotliwości kursowania kolejek WKD do co najmniej 15 minut znacznie podniesie komfort podróżowania, co jest szczególnie oczekiwane przez mieszkańców.

Równocześnie to rozwiązanie wpłynie na poprawę dostępności połączeń i jakości podróżowania – mniejsza liczba pasażerów – autobusami ZTM. Rozłoży się również potok pasażerów korzystających ze schodów, które obecnie stanowią wąskie gardło. Schody w kierunku SKM/KM są po przeciwnej stronie niż te w kierunku przystanku ZTM.

Pasażerowie coraz liczniej korzystają również z linii S3 lub S4 w kierunku W-wa Wola i W-wa Gdańska stąd należy mieć na względzie utrzymanie płynnych połączeń w tych relacjach.

W świetle powyższych ustaleń oraz wcześniejszej analizy rozkładu trudną do przyjęcia jest odpowiedź udzielona przez Państwa w tym zakresie w dniu 06.10.2023 r. „Nie jest możliwe zapewnienie pełnego skomunikowania pociągów WKD z SKM S2 i KM RL, co wynika to z faktu, iż pociągi WKD jeżdżą według ustalonego rozkładu jazdy, w ścisłych cyklicznych odstępach czasu. Zmiana godziny odjazdu jednego kursu miałaby wpływ na godziny odjazdów nie tylko kolejnego kursu, ale zdecydowanej większości w ciągu całego dnia.” I dalej ponownie odwołanie się do 20 minutowego kursowania pociągów WKD.

Wydaje się, że głównym celem WKD powinno być skuteczne dowieszenie pasażerów do centrum Warszawy i z powrotem. Okazuje się jednak, że to idealna symetria rozkładu jazdy jest nadrzędna i co do zasady prowadzenie ruchu kolejowego a nie umożliwienie pasażerom skuteczne dotarcie do celu podróży. W obecnych czasach gdy większość podróżnych posługuje się planerami podróży na wartości zyskuje zdecydowanie częstotliwość i dobra synchronizacja z innymi środkami komunikacji a nie idealnie skrojony rozkład.

W sytuacji gdy WKD przestała dowozić pasażerów do śródmieścia Warszawy niezbędne jest podjęcie rozmów z SKM i KM tak jak uprzednio z ZTM.

SKM i KM to najlepsze i najbardziej skuteczne rozwiązanie, bo niezależne od korków oraz o wysokim komforcie podróżowania.

Synchronizacja rozkładu nie musi polegać na idealnym dopasowaniu kursów WKD do SKM/KM, choć taka byłaby pożądana a np. w sugerowanych granicach 5-8 minut po przyjeździe WKD i odpowiednio w kierunku powrotnym. To nie zawsze musi prowadzić do dynamicznej zmiany taktowania pociągów WKD. Jednak w przypadku bardzo rzadkiego kursowania tj. 20 minutowego i rzadszego taka synchronizacja jest niezbędna. Przy zwiększeniu częstotliwości do 10 minut nie byłaby specjalnie wymagana.

Należy zatem dążyć do zmiany obecnego stanu gdy pociągi RL odjeżdżają zaraz po S2. Może przywrócona będzie (obecnie zawieszona) linia S40 do Warszawy Głównej co zwiększyłoby siatkę połączeń.

Proponuję zatem podjąć pilne negocjacje z pozostałymi spółkami SKM, KM spoglądając na komunikację jako spójny organizm metropolitalny, a nie jako odrębne nie widzące się nawzajem podmioty świadczące usługi przewozowe.

Takie są oczekiwania pasażerów, co oczywiste.

4. Lepsza synchronizacja ZA1 z WKD. Dłuższe godziny kursowania.

Zgodnie z postulatami pasażerów, co wynika też z prowadzonych obserwacji, autobusy ZA1 powinny być lepiej zsynchronizowane z WKD zarówno rano w kierunku Warszawy jak i w drodze powrotnej.

Obecnie na przesiadkę z WKD do ZA1 pasażerowie mają tylko 2 minuty.

To zbyt krótki czas na spokojne dotarcie na przystanek ZTM. Podstawową przeszkodą są niedrożne, zbyt wąskie, schody z peronu WKD na wiadukt. Pasażerowie aby zdążyć przechodzą przez tory aby dostać się do innych schodów prowadzących na przystanek ZTM. Skorzystanie z powolnej windy to pewność, że na ZA1 się nie zdąży.

Należy zwrócić uwagę na jeszcze jeden aspekt. Pędząca pośpiesznie grupa pasażerów nie zwraca uwagi na rowerzystów. Większość wyznaczonej przestrzeni na wiadukcie jest obecnie przeznaczona na ścieżkę rowerową. To kolejne zagrożenie, które powinno zostać zmniejszone lub wyeliminowane. Proszę o interwencję w tym zakresie.

Propozycja to przesunięcie godzin odjazdów ZA1 o 1 minutę tj. do 3 minut po każdej WKD. To jest podstawowy autobus dedykowany pasażerom WKD. Po kolejnej minucie lub równoległe powinno przyjeżdżać dodatkowe 158.

Zdarza się jednak, zwłaszcza gdy kolejka przyjedzie z opóźnieniem, że ZA1 odjeżdża puste. Nie czekając na nadchodzących pasażerów. W ostatnich dniach otrzymujemy coraz więcej sygnałów, że autobus ZA1 o 7:18 nie przyjeżdża w ogóle lub odjeżdża przed czasem. Wydaje się, że rozwiązaniem może być również polecenie aby kierowcy ZA1 czekali na pasażerów kolejki. Odjazd pustego autobusu ZA1 z przystanku Al. Jerozolimskie podważa niweczy sens funkcjonowania tej linii.

Kolejnym pomysłem może być ustanowienie zdalnej komunikacji między WKD (maszynista/dyżurny/dyspozytor) a ZTM (nadzór ruchu/ kierowca) z informacją o opóźnieniach WKD. Wówczas autobus podjeżdżałby z odpowiednim opóźnieniem z miejsca postoju przed

Sytuacja z ZA1 w drodze z Warszawy jest podobna. Autobusy przy obecnym rozkładzie nie zawsze zdążają na kolejkę co powoduje ok. 20 minutowe oczekiwanie na kolejny pociąg WKD.

Stąd postulat o odpowiednie przyspieszenie odjazdów ZA1 ze śródmieścia o ok. 3-4 minuty. Ewentualny wcześniejszy przyjazd w Al. Jerozolimskie to jedynie krótki czas oczekiwania.

Mimo zapowiedzi, że ZA1 kursują do godziny 19 w rzeczywistości ostatni odjazd ze śródmieścia jest o 18:14 to zdecydowanie za wcześnie. W rzeczywistości pasażerowie oczekują, że ZA1 będzie kursowało co najmniej do godz. 20 ze śródmieścia.

Podobnie rano z Al. Jerozolimskich kursowanie ZA1 powinno być wydłużone co najmniej do godz. 10.

5. Dłuższe godziny szczytu kursowania WKD (co 15 min.)

Pasażerowie postulują wydłużenie godzin szczytu do godziny 10. Obecnie ostatni pociąg z częstotliwością szczytową odjeżdża o 8:20 z Grodziska.

6. Informacja na peronie WKD Al. Jerozolimskie

Dziękujemy za poprawienie informacji zarówno na stronie www WKD, jak i na peronie oraz komunikatu w kolejce.

Wydaje się jednak, że obecnie zamieszczone strzałki są mało widoczne. Zbyt małe a napis niewyraźny. Chodzi o wskazanie duża strzałką kierunku -> SKM/ KM (pociąg) i kierunku <- ZTM (autobus). Dysponujecie Państwo dużymi niebieskimi metalowymi tablicami tuż przy wejściu na schody. Ponadto jeżeli nie jest możliwe zapowiadanie zróżnicowanego komunikatu głosowego, to może warto na wyświetlaczach w pociągach WKD wskazać możliwe przesiadki do ZA1/158 oraz szczególnie warto promować przesiadkę do pociągów SKM/KM zarówno na ekranach lub jako drugi komunikat głosowy.

Pasażerowie zwracają uwagę, że na jakość podróżowania składa się nie tylko punktualność, ale i częstotliwość a także możliwość godnego podróżowania.

Obecny tłok w pociągach nie powinien być traktowany jako sytuacja normalna ani w obecnym czasie skrócenia linii jak również na co dzień gdy przywrócony zostanie normalny ruch.

Ustawienie właściwej wentylacji i grzania w pociągach również jest istotna.

7. Projektowane rozkłady jazdy

Dziękujemy za przeprowadzenie powszechnych konsultacji w sprawie planowanych rozkładów. To na pewno cenna inicjatywa.

Nie znajdujemy jednak rozkładu, który ma obowiązywać po 31.10.2023 r. do 09.12.2023 r. Liczymy, że już w tym rozkładzie i odpowiednio w kolejnych zostaną uwzględnione postulaty ujęte w piśmie.

Poniżej nasze stanowisko w odniesieniu do projektów rozkładów poddanych konsultacjom.

- a. **SPECJALNY ROZKŁAD JAZDY POCIĄGÓW WKD ORAZ ZASTĘPCZEJ KOMUNIKACJI AUTOBUSOWEJ WKD - 2023/2024 (ETAP 1), WAŻNY OD DNIA 2023.12.10 DO DNIA 2023.12.31:**
 - i. **W DNI POWSZEDNIE**

To powielenie obecnie obowiązującego rozkładu ze wszystkimi jego wadami, o których mowa powyżej, tj. zbyt mała częstotliwość w szczycie powinna być co 15minut, częściej poza szczytem – co 20 minut (jedynie w godzinach nocnych co 30 minut)
 - ii. **W SOBOTY, NIEDZIELE, ŚWIĘTA**

To powielenie obecnie obowiązującego rozkładu ze wszystkimi jego wadami, o których mowa powyżej, tj. zbyt mała częstotliwość powinna być co 20 minut, jedynie w godzinach nocnych co 30 minut.

- b. **SPECJALNY ROZKŁAD JAZDY POCIĄGÓW WKD ORAZ ZASTĘPCZYCH ŚRODKÓW TRANSPORTU WKD - 2023/2024 (ETAP 2) WAŻNY OD DNIA 2024.01.01 DO DNIA 2024.06.30:**
 - i. **W DNI POWSZEDNIE**

Poza uruchomieniem połączeń do Milanówka, to powielenie obecnie obowiązującego rozkładu ze wszystkimi jego wadami, o których mowa powyżej, tj. zbyt mała częstotliwość w szczycie powinna być co 15minut, częściej poza szczytem – co 20 minut (jedynie w godzinach nocnych co 30 minut). Brak postulowanych od lat kursów nocnych z piątku na sobotę zarówno z Warszawy jak i z Grodziska.
 - ii. **W SOBOTY, NIEDZIELE, ŚWIĘTA**

To powielenie obecnie obowiązującego rozkładu ze wszystkimi jego wadami, o których mowa powyżej, tj. zbyt mała częstotliwość powinna być co 20 minut, jedynie w godzinach nocnych co 30 minut. Brak postulowanych od lat kursów nocnych z soboty na niedzielę zarówno z Warszawy jak i z Grodziska.

- c. **ROZKŁAD JAZDY POCIĄGÓW WKD - 2023/2024 (ETAP 3) WAŻNY OD DNIA 2024.07.01 DO DNIA 2024.08.31**
 - i. **W DNI POWSZEDNIE**

Mimo uruchomienia pełnej funkcjonalności brak przywrócenia częstotliwości 10 minutowej w godzinach szczytu. Brak postulowanych od lat kursów nocnych z piątku na sobotę zarówno z Warszawy jak i z Grodziska.
 - ii. **W SOBOTY, NIEDZIELE, ŚWIĘTA**

Brak postulowanych od lat kursów nocnych z soboty na niedzielę zarówno z Warszawy jak i z Grodziska.

- d. **ROZKŁAD JAZDY POCIĄGÓW WKD - 2023/2024 (ETAP 4) WAŻNY OD DNIA 2024.09.01 DO DNIA 2024.12.31**
 - i. **W DNI POWSZEDNIE**

Brak postulowanych od lat kursów nocnych z piątku na sobotę zarówno z Warszawy jak i z Grodziska.
 - ii. **W SOBOTY, NIEDZIELE, ŚWIĘTA**

Brak postulowanych od lat kursów nocnych z soboty na niedzielę zarówno z

Warszawy jak i z Grodziska.

Poniżej na prośbę Pana Jarosława Hirnego-Budki, Radnego Gminy Michałowice przekazuję pytania odnośnie obecnej sytuacji i przyszłych projektowanych rozkładów z prośbą o odpowiedź:

1) W wypowiedziach prasowych prezes spółki WKD, p. Michał Panfil, mówił, że w trakcie obowiązywania specjalnego rozkładu jazdy będzie możliwe wdrożenie 15-minutowego taktu pociągów w godzinach szczytowych. Nie znajduje to odzwierciedlenia w projektach, a byłoby to pożądane. Proszę o pracę nad realizacją tej zapowiedzi przez Spółkę.

2) Rozkłady jazdy proponowane na czas do końca czerwca 2024 r. proponują 30-minutowy takt pociągów WKD w dni świąteczne. Technicznie jest możliwe, a komunikacyjnie byłoby pożądane, by takt ten wynosił 20 minut, jak w rozkładzie przed remontem, i jak wynosi obecnie w godzinach szczytu w dni powszednie.

3) Rozkład jazdy proponowany na okres wakacji 2024 r. wprowadza 15-minutowy takt w dni powszednie w godzinach szczytu, przy eksploatacji już całego odcinka, do WKD Śródmieście. Nie wydaje się, by stały za tym przyczyny techniczne, a w rozkładach z zeszłych lat w wakacje obowiązywał normalny takt. Byłoby pożądane, by w wakacje 2024 r. także obowiązywał pełny, dziesięciominutowy w godzinach szczytu takt.

4) Obserwujemy problem z nadmierną punktualnością kursów autobusu zastępczego ZA1. Parukrotnie zaistniały już sytuacje, w której pociąg WKD jest spóźniony, a autobus ZA1 podjeżdża na przystanek ściśle według własnego rozkładu jazdy, gdy nie ma jeszcze pasażerów do zabrania.

5) Proszę o wprowadzenie połączeń nocnych w weekendy (w nocy z piątku na sobotę i z soboty na niedzielę). To powtarzający się postulat osób młodszych, całkowicie uzasadniony w świetle braku jakiegokolwiek komunikacji nocnej do naszej Gminy. Dawniej Spółka podnosiła, że w nocy są prowadzone bieżące prace utrzymaniowe na torach, jednak wydaje się, że wystarczą do tego dni powszednie.

Proszę o szybkie podjęcie działań i odpowiedź.

Uprzejmie informuję, że dysponujemy bogatą dokumentacją fotograficzną opisywanych sytuacji.

Z poważaniem

Tomasz Łoziński
Kierownik Referatu Rozwoju Gminy
Tel. 22 350 93 38
t.lozinski@michalowice.pl

