



W NUMERZE

Temat Numeru:

Zarządzanie Pasażerskim Transportem Kolejowym

Jak skutecznie kontrolować dotacje dla przewoźników? str. 1

Na Śląsku ma powstać Lekka Kolej Miejska str. 1

Nowy raport CZT: Ocena efektywności modernizacji i remontów linii kolejowych w Polsce str. 5

Wykorzystać tabor PKP! str. 7

Doniesienia kolejowe str. 8

Okiem eksperta str. 10

Czeski sposób na tanią i dobrą kolej str. 11

Koleje regionalne - państwowe, czy samorządowe? str. 14

W Sudety, tak jak w Alpy str. 15

Biuletyn CZT dociera do:
parlamentarzystów, radnych sejmików wojewódzkich i rad miast wojewódzkich, Ministerstwa Transportu i Budownictwa, zarządów kilkudziesięciu największych miast w Polsce, zarządów i przewoźników komunikacji miejskiej, przewoźników kolei regionalnej, kilkunastu organizacji pozarządowych i przedsiębiorstw transportowych.

Stanisław Biega

Jak skutecznie kontrolować dotacje dla przewoźników?

Tematem artykułu jest określenie minimalnych wymagań stawianych organizatorowi przewozów pasażerskich w zakresie kontroli rosnących wydatków na finansowanie przewozów regionalnych oraz wypracowanie mechanizmów egzekucji standardów realizowanych przewozów poprzez stworzenie skutecznego systemu kar dla przewoźnika.



Krzysztof Rytel

Na Śląsku ma powstać Lekka Kolej Miejska

Konsorcjum stowarzyszenia Zielone Mazowsze i Politechniki Krakowskiej wykonało na zamówienie Zarządu Województwa Śląskiego wstępne analizy dla pierwszej linii LKM z Tychów przez Katowice do Sosnowca. Ma ona zostać uruchomiona w oparciu o istniejącą infrastrukturę kolejową, po której z częstotliwością co 15 minut będą kursowały nowe pociągi. Powstaną nowe przystanki tak, aby zapewnić atrakcyjność kolei dla wszystkich mieszkańców zabudowy wzdłuż linii. Będą one wyposażone w nowoczesne systemy informowania o ruchu pociągów, monitoring kamer, a także zostaną zintegrowane z lokalną komunikacją publiczną (autobusy, trolejbusy, tramwaje), samochodową (parkingi parkuj i jedź) i rowerową (parkingi rowerowe) poprzez zaplanowanie węzłów przesiadkowych przy każdym przystanku LKM. [ciąg dalszy na str. 12](#)



Wizualizacja przystanku Tychy Bielska (RL)

Krótką diagnoza reform kolei

Zasadniczym punktem restrukturyzacji kolei na mocy uchwalonej w 2000 r. przez Sejm RP Ustawy o Restrukturyzacji, Komerccjalizacji i Prywatyzacji Przedsiębiorstwa PKP jest podział PKP na spółki celowe oraz rozpoczęcie procesu prywatyzacji kolei i zmiana modelu finansowania kolei pasażerskich. Na mocy ustawy, za finansowanie przewozów regionalnych odpowiada samorząd wojewódzki, zaś za międzywojewódzkie - resort infrastruktury. Ustawa nie definiuje zakresu koniecznych przekształceń - w toku jej przygotowania ówczesny dyrektor generalny p.p. PKP p. Krzysztof Celiński (w 1999 r.) stwierdził, że w wyniku wprowadzenia ustawy zostaną wydzielone spółki zajmujące się przewozami pasażerskimi, towarowymi i utrzymaniem infrastruktury. Kierunek ten był zgodny z oczekiwaniami w tym zakresie formułowanymi przez Unię Europejską.

Jednak dwa lata później w ramach realizacji reformy jedynym elementem, który został wdrożony w 100%, była zmiana modelu finansowania kolei i przeniesienie zadania organizowania przewozów regionalnych na samorządy wojewódzkie, notabene bez wyposażenia ich w narzędzie efektywnego kształtowania tych przewozów w postaci środków finansowych.

Można przyjąć tezę, że kolejne propozycje zmian na kolei były pochodną źle przeprowadzonej reformy kolei w 2001r. Zdefiniowanie prawdziwych powodów tego stanu rzeczy było tym trudniejsze, że aż 6 lat zajęło zamknięcie poszczególnych elementów systemu finansowania przewozów kolejowych w Polsce.

Na ocenę sytuacji polskiej kolei miały wpływ na przestrzeni lat czynniki, na które odpowiedzialne za przewozy samorządy nie miały wpływu tj.:

- brak refundacji w 100% ulg ustawowych do 2004 r., przy równoczesnym braku fiskalizacji utraconych przychodów z tego tytułu przez PKP PR do 2006 r.;
- powstanie ok. 1,2 mld zł deficytu w wyniku braku źródeł pokrycia deficytu przewozów międzywojewódzkich w okresie 2001-2005;

- utrzymanie wysokich, na tle siły nabywczej ludności, stawek dostępu do infrastruktury, przy równoczesnym gwałtownym pogarszaniu się jej stanu oraz braku jednolitego systemu naliczania tych stawek;¹

- niezdolność PKP PLK do spożytkowania nawet skromnych środków na modernizację linii kolejowych.²

W efekcie chronicznego deficytu finansowego przewozów regionalnych, pokrywanego przez organizatora przewozów na poziomie od 0% (pociągi międzywojewódzkie), do maksymalnie 60% (pociągi regionalne), na plan dalszy zeszyły mechanizmy kontroli wydatkowania środków na przewozy regionalne.

W 2006 r. umowy z PKP PR podpisywane są już przy pokryciu od 75% do 100% deficytu przedstawianego samorządom. W skali roku spółka PKP PR zostanie zasilona pomocą publiczną, przychodami z tytułu dzierżawy taboru i wykupu ulg handlowych, czy środków na zakup i modernizację taboru w wysokości nawet 1,8 mld zł. W 2005 r. pomoc publiczna dla PKP PR wyniosła już ponad 1 mld zł.³ Mimo tego praca przewozowa realizowana w ruchu regionalnym przez tego przewoźnika z roku na rok spada i w 2006 r. ulegnie dalszemu ograniczeniu do ok. 65 mln pockm.⁴

Powyższe czynniki wskazują na jedno - jest to ostatni moment na wdrożenie mechanizmów kontrolnych służących efektywnemu wydatkowaniu dotacji na przewozy regionalne. W ślad za wzrostem pomocy publicznej musi iść w parze poprawa standardów obsługi pasażerów, zastrzeżenie wymagań wobec przewoźnika na etapie podpisywania umowy, wprowadzanie nowych parametrów jakościowych do umów na przewozy, czy też dokładniejsze wykonywanie kontroli z realizacji umowy.

Proponowany model funkcjonowania przewozów regionalnych

Za wzór funkcjonowania przewozów regionalnych przyjęto model od lat stosowany z powodzeniem m.in. w Niemczech. W Niemczech landy zamawiając pociągi, dokładnie określają wymagania dotyczące jakości, dysponują także własnymi jednostkami kontrolującymi realizację umów.

Tabela 1. Zestawienie wybranych standardów jakości dotyczących wykonywania przewozów komunikacji publicznej

Parametr jakościowy	Obowiązujące kryteria określające parametr	Proponowane kryteria jego wyznaczenia	Proponowany sposób jego egzekwowania	Sposób jego kontroli
Punktualność	Norma - 90-95% punktualności, przy uznawaniu za planowe pociągów z opóźnieniem do 10 minut włącznie oraz liczeniu punktualności tylko w jednym punkcie	Norma nie mniej niż 95% punktualności, przy uznaniu za planowe tylko tych pociągów, które wykazują odchyłkę +3'(maks. +5') - 0', przynajmniej na odjeździe i przyjeździe w wybranych punktach	1. Kary umowne - w postaci potrącanej z góry kwoty, odliczanej od dotacji należnej przewoźnikowi i zwracanej w przypadku realizacji przewozów zgodnie z umową 2. Odrzucenie dofinansowania pociągów odwołanych i z opóźnieniami powyżej 60(120) min. ⁵	Umowa z PKP PLK na przekazywanie danych o punktualności pociągów lub wspólne z PKP PR badania kontroli punktualności w wybrane dni roku (np. raz na kwartał), na wyznaczonych węzłach w celu sprawdzenia statystycznego poziomu punktualności
Realizacja oferty	Założenie w umowie, że oferta jest wykonywana w całości	Założenie realizacji oferty na poziomie 98%	Rozliczanie umowy wg kryterium 98% realizacji umowy w zakładanej wysokości	Wyrównywanie różnicy pomiędzy zakładaną realizacją pracy a rzeczywistą po udokumentowaniu przez przewoźnika jej wykonania w danej wysokości

Zmiany rozkładu jazdy	PKP PR i PKP PLK może dokonywać bez konsekwencji zmiany w rozkładzie jazdy ze względu na roboty torowe	Zmiany w rozkładzie jazdy oraz ich zakres musi być uzgadniany z organizatorem przewozów	Wprowadzenie zapisu, który jednoznacznie określa, że pociągi o zmienionym rozkładzie jazdy bez uzgodnienia nie będą objęte dofinansowaniem	Bieżące kontrola informacji o zmianach w rozkładzie jazdy i sporządzanie zestawień zbiorczych z wprowadzonymi zmianami i ich weryfikacja na etapie
Raporty kwartalne	PKP PR przedstawia raporty informacyjne do 20 dnia drugiego miesiąca po upływie kwartału	Raporty kwartalne (półroczne) mają charakter ostatecznych rozliczeń umowy umożliwiających korektę wykonania umowy na etapie jej realizacji	Wprowadzenie zapisu do umowy w celu zdyscyplinowania przewoźnika	
Standardy czystości	Postulatywne opisy dotyczące czystości w pociągach	Wprowadzenie kar za niedotrzymanie minimalnych standardów tj. dostępności wody i środków czystości w toaletach	Wprowadzenie kar za każdorazowe stwierdzenie stanu rzeczy niezgodnego ze stanem rzeczywistym	Konieczność zatrudnienia w UM pracownika(ów) do kontroli pociągów regionalnych
Standardy dotyczące obsługi	Postulatywne opisy dotyczące obowiązków przewoźnika w zakresie informacji dla podróżnych	Wprowadzenie kar za niedotrzymanie minimalnych standardów tj. za każdy przypadek braku rozkładu jazdy na stacji lub przystanku lub jego niezgodność ze stanem rzeczywistym	Wprowadzenie kar za każdorazowe odstępstwo od umowy	
Rozkład jazdy	Częścią umowy jest obowiązujący rozkład jazdy zamówiony przez przewoźnika i utworzony przez PKP PLK	Rozkład jazdy zamawia organizator przewozów (do czasu wprowadzenia ustawy o ptp, obowiązek zatwierdzania kart zamówień)	Wdrożenie ustawy o publicznym transporcie pasażerskim	
Punkty odprawy podróżnych	Postulatywne opisy dotyczące obowiązków przewoźnika w tym zakresie	Wpisanie do umowy punktów odprawy osób, wraz godzinami otwarcia kas i listą otwartych poczekalni	Wprowadzenie zapisu do umowy w celu zdyscyplinowania przewoźnika	Kontrola raportów kwartalnych i wizje lokalne w terenie (lub opublikowanie listy poczekalni i kas w mediach strictly lokalnych – powiatowych)
Gwarancja przebycia trasy zgodnie z wykupionym biletem (zachowania łańcucha podróży)	Brak zapisów w umowach na ten temat	Zobowiązanie przewoźnika do pokrycia kosztów dotarcia do celu w przypadku zerwania skomunikowania np. z powodu awarii pociągu, jego odwołania itp.	Wprowadzenie zapisu do umowy w celu zdyscyplinowania przewoźnika i możliwości dochodzenia roszczeń poza uciążliwą drogą sądową	Podanie informacji na temat takich zapisów do wiadomości publicznej
Ogrzewanie w pociągu	Postulatywne zapisy dotyczące zapewnienia optymalnych warunków dla podróżnych	Szczegółowe zapisy określające okres grzewczy	Kary za niedotrzymanie obowiązku ogrzewania w okresie październik-kwiecień poprzez anulowanie dotacji za każdy taki przypadek i karę nie mniejszą niż 200 zł za każdy przypadek	Konieczność zatrudnienia w UM pracownika(ów) do kontroli pociągów regionalnych
Awarie autobusów szynowych	Brak zapisów w umowach na ten temat	Zobowiązanie przewoźnika do zapewnienia komunikacji zastępczej o porównywalnych parametrach np. lokomotywa z wagonami na liniach o dużej prędkości handlowej	Odstąpienie od dofinansowania pociągów zrealizowanych niezgodnie z zapisami umowy tj. komunikacją autobusową bez uzgodnienia z UM	Weryfikacja na etapie rozliczenia kwartalnego umowy

¹ De facto na przestrzeni lat następuje wzrost kosztów dostępu do infrastruktury. Ofiarą tej sytuacji są KM, które w 2006 r. ponoszą wyższe o blisko 50% koszty dostępu do torów PLK, przy równoczesnym wydłużeniu się czasów jazdy na połowie obsługiwanych linii.

² Z roku na rok wydłużeniu w czasie ulegają modernizacje linii zaliczonych do europejskiej sieci Ten. Odcinek Warszawa Wschodnia-Siedlce (88km) był modernizowany 6 lat, Wrocław-Opole Zachodnie (80 km) od 2000r. do 2007 lub 2008 r., co oznacza wydłużenie do 7-8 lat, przy pełnej dostępności środków europejskich na realizację zadania.

³ Pomoc uzyskana przez PKP PR obejmowała dotacje od samorządów w wysokości ponad 450 mln zł, refundację ulg ustawowych w kwocie ok. 260 mln zł, zakupy taboru wydzierżawionego przez samorządy PKP PR za ok. 200 mln zł, przychody za dzierżawę taboru KM – ok. 40 mln zł, wykup ulg handlowych za ponad 100 mln zł.

⁴ Przy założeniu braku dalszych zawieszonych połączeń realizowanych przez PKP PR.

⁵ Obecnie zgodnie z zapisami umów z PKP PR samorządy finansują pociągi, które są odwołane.

Podstawowym narzędziem organizatora przewozów w kształtowaniu odpowiedniego standardu usług jest i powinna być wysokość dotacji jaka zostanie przeznaczona na pokrycie deficytu wynikającego z realizacji przewozów w ramach obowiązku służby publicznej. Wysokość dotacji winna być regulowana nie tylko oczekiwaniami w tym zakresie przewoźnika, ale przede wszystkim oczekiwaniami organizatora przewozów i spełnieniem kryteriów jakościowych dotyczących wykonanej usługi. Niespełnienie tych kryteriów w skrajnych wypadkach winno powodować anulowanie dotacji należnej na dany pociąg.

Drugim narzędziem stosowanym w innych krajach (np. w Czechach) są kary umowne stosowane za nieprzebranie wymaganych oczekiwań.

Proponowany system kontroli jakości przewozów regionalnych

Na wstępie postaramy się określić postulatywną jakość oferowanych usług przewozowych. Obecnie najczęściej stawiane przez podróżnych wymagania to: czas i bezpieczeństwo podróży, wygoda i komfort jazdy, dostępność, koszt podróży, niezawodność, informacja.

Stawiane przez organizatora wymagania powinny podlegać okresowej kontroli łącznie z uruchomieniem w razie potrzeby odpowiednich instrumentów regulujących jakość usług (wysokość dotacji, kary umowne itp.). W odniesieniu do polskiej rzeczywistości odnosimy wrażenie, że organizatorzy przewozów nie w pełni wykorzystują możliwości reagowania na niedbałe realizowanie przewozów.

Problem kontroli dotacji paradoksalnie dotyka w dużej mierze możliwości egzekwowania zapisów umowy. Problem weryfikacji jakości oferowanych usług rozwiązują niestety tylko powierzchownie odpowiednie przepisy w umowach zawieranych pomiędzy organizatorem a realizatorem przewozów. W ramowym projekcie umowy na wykonywanie kolejowych przewozów pasażerskich w jednym z paragrafów zatytułowanym „Parametry oceny jakości usług” ogólnie przedstawiono oczekiwania organizatora i obowiązki przewoźnika w tym zakresie.

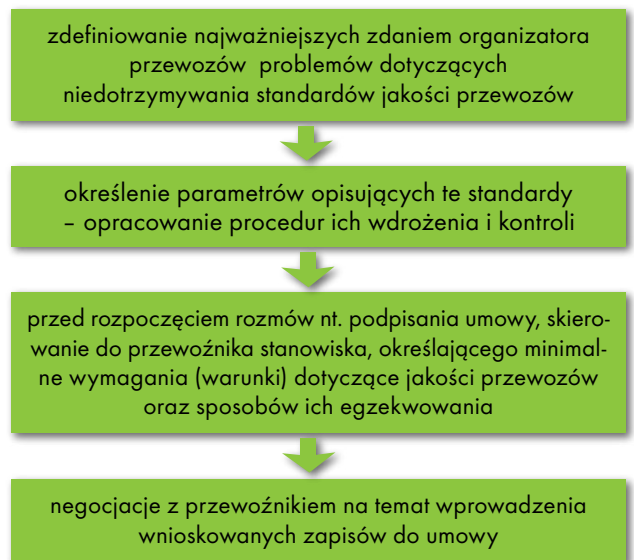
Obowiązek zapewnienia bezpieczeństwa i higieny zapisano w paragrafie: „Przewoźnik zobowiązuje się wobec Samorządu do zapewnienia podróżnym warunków oraz higieny odpowiadających wymaganiom transportu kolejowego w Polsce” Brak uszczegółowienia zapisów umowy np., że toaleta powinna być czysta oraz wyposażona w środki czystości i wodę. Ww. zapis mówi, że higiena powinna odpowiadać wymaganiom transportu kolejowego w Polsce. Jaka jest rzeczywistość, wie każdy kto jechał pociągiem, a brudna toaleta bez wody i środków czystości stała się symbolem polskich kolei. Niestety, procedura oceny jakości nie zawiera kar umownych ani wyznaczonego % obniżenia dotacji do przewozów. Jedynym wiążącym jest zapis, że: „Samorząd zastrzega sobie prawo do przeprowadzenia u Przewoźnika oraz w pociągach, na dworcach i przystankach kolejowych doraźnych kontroli z zakresu realizacji zadania” oraz, że w przypadku stwierdzenia nieprawidłowości „przewoźnik dołoży starań, aby stwierdzone nieprawidłowości zostały niezwłocznie usunięte”.

Brak jednoznacznych zapisów i twardego stanowiska organizatora przewozów oraz monopolistyczna pozycja na rynku PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o. wpływa na to, iż staje on w pozycji roszczeniowej w stosunku do organizatora,

wymagając z roku na rok większych dotacji. Mimo, że w umowie istnieje zapis o możliwości wykonania doraźnych kontroli u przewoźnika, praktycznie nie jest ona wykorzystywana. Prozaiczną przyczyną takiej sytuacji jest brak wykwalifikowanej kadry, która potrafiłaby sprostać zadaniom kontrolnym.

Dlatego zaproponowana mapa procesów w celu wdrożenia mechanizmów kontroli jakości realizowanych przewozów (wykres 1) określa drogę dochodzenia do tych standardów, które umożliwią efektywną kontrolę wydatkowania dotacji przez przewoźnika.

Wykres 1. Mapa procesów w celu wdrożenia mechanizmów kontroli jakości realizowanych przewozów



Szczegółowe określenie priorytetów w tym zakresie, pozwoli stopniowo dochodzić do coraz większej liczby wskaźników kontrolnych zapisanych w umowie. Wydaje się, że za cel minimum należy postawić sobie wprowadzenia dwóch-trzech takich parametrów do kolejnej umowy zaczynającej się w 2007 lub 2008 r. W przeciwnym wypadku organizator przewozów będzie bezbronny wobec roszczeń przewoźnika, które będą za każdym razem wyższe niż zapisane w umowie.

Praktyczne przykłady z Czech

Niestety, dzieli nas i kraje UE duża przepaść w tym zakresie, co uwydatnia się, gdy spojrzeć na metody kontroli przewoźników w innych krajach. Jednym z najczęstszych systemów badania zadowolenia klienta w wielu przedsiębiorstwach komunikacyjnych w Niemczech jest bezpośrednie zbieranie informacji. W przedsiębiorstwie SBB Stuttgart co kwartał wprowadza się osoby testujące, będące pracownikami firmy. Są to osoby, które podróżując środkami komunikacji firmy, stawiają się w pozycji klientów i oceniają system według określonych kryteriów. Uzyskana w ten sposób ocena jakości usług jest bardzo obiektywna.

Inaczej przedstawia się sytuacja u naszych południowych sąsiadów. Jak wiadomo Czechy słyną z bardzo dobrej rozwiniętej komunikacji kolejowej, w związku z czym świadomość dobrze wykonanej usługi jest tam wyjątkowo rozwinięta. W Czechach w stosunku do przewoźników stosuje się kary umowne.

W ramach regionalizacji kolei w Czechach, przetargi na poszczególne linie kolejowe organizowane są z bardzo surowymi wymaganiami, dzięki czemu organizator wie za co płaci.

ciąg dalszy na str. 13

Nowy raport CZT: Ocena efektywności modernizacji i remontów linii kolejowych w Polsce

Stan polskiej infrastruktury kolejowej dalece odbiega od stanu infrastruktury w innych krajach europejskich, i to nie tylko Europy Zachodniej, ale także Wschodniej – nie można go

nazwać inaczej jak katastrofalnym. W latach 2001 – 2004 liczba punktowych ograniczeń prędkości wzrosła o 23% i wyniosła niemal 6,5 tys. Prowadzenie w Polsce pociągu wymaga wiedzy

o setkach takich miejsc, co jest ewenementem w skali kontynentu. Prędkości te co roku ogranicza się do coraz niższych wartości – nawet 30 i 20 km/h. Znaczna część linii, zwłaszcza lokalnych, bliska jest stanowi śmierci technicznej. Wyraźnie maleje konkurencyjność kolei wobec innych środków transportu. Na przykład przejazd z Krakowa do Katowic (78 km) zajmuje pociągiem osobowym 96 minut (prędkość handlowa 49 km/h), a pociągiem Intercity 76 minut (62 km/h). Należy pamiętać, że miasta te łączy wygodna autostrada.



Zastosowane na wszystkich polskich modernizacjach najtańsze rozjazdy ograniczają prędkość na kierunku skrzyętym do 40 km/h. Za granicą stosuje się powszechnie zasadę, że rozjazdy powinny umożliwiać skręt z połową prędkości dopuszczalnej na szlaku. (KR)



Na linii E20 pomiędzy Kutnem i Poznaniem powszechnie oszczędzano pozostawiając stare tory na drewnianych podkładach, ograniczając się do ich szlifowania i wymiany podtorza. Piędzy jednak nie zabrakło na pełną wymianę – z użyciem najwyższej klasy materiałów – toru dodatkowego pomiędzy Słupcą i Strzałkowem, który nie jest nawet zelektryfikowany. (KR)

W tej sytuacji wszystkie dostępne środki na inwestycje powinny być wykorzystywane maksymalnie efektywnie. Przy olbrzymich potrzebach i zaległościach inwestycyjnych mogą być finansowane tylko te działania, które przyniosą bezpośredni efekt poprawy konkurencyjności kolei, a więc przede wszystkim skrócenia czasu przejazdu pociągów pasażerskich.

Raport Centrum Zrównoważonego Transportu jest próbą porównania efektywności inwestycji w polską sieć kolejową na przestrzeni ostatnich lat. Autorzy skonstruowali specjalny wskaźnik efektywności, którym jest koszt skrócenia czasu przejazdu pociągu o minutę w wyniku inwestycji. Uwzględniono w nim liczbę pociągów pasażerskich kursujących na danym odcinku w ciągu roku, różniąc ich rodzaje proporcjonalnie do cen biletów w poszczególnych kategoriach pociągów.

Wyniki analizy są bardzo interesujące. Po pierwsze, różnica

między najmniej i najbardziej efektywną inwestycją jest aż siedemdziesięciokrotna! Oznacza to, że spółka PKP Polskie Linie Kolejowe nie dokonuje takich analiz. Autorzy zwracają uwagę, że nigdy nie został sporządzony masterplan określający najbardziej efektywną kolejność modernizacji linii kolejowych, czy najkorzystniejszą politykę inwestycyjną.

Skutki tej sytuacji są fatalne. Raport dowodzi, że duża część sztanदारowych inwestycji kolejowych ostatnich lat jest całkowicie nieefektywna i ekonomicznie nieuzasadniona. Dotyczy to zwłaszcza projektów na linii E30, w tym odcinka Brzeg – Opole, oraz odcinka Mińsk Mazowiecki – Siedlce na E20. Koszt osiągnięcia efektu w postaci skrócenia czasu jazdy pociągu o minutę jest w przypadku obu tych inwestycji około siedmiokrotnie wyższy niż dla rozpoczętej niedawno modernizacji linii Warszawa – Łódź na odcinku Skierniewice – Koluszki. W przypadku linii Brzeg – Opole, czas jazdy pociągów osobowych w ogóle nie uległ skróceniu! Na odcinku Mińsk Mazowiecki – Siedlce na kierunku do Siedlec, pociągi osobowe jadą 2 minuty dłużej niż przed modernizacją! Pociągi pociągów jedyne 3 minuty krócej. Obie inwestycje kosztowały razem ponad 880 mln zł.

Jednocześnie w kręgach specjalistów pojawia się wiele zarzutów co do sposobu przeprowadzania modernizacji. Przede wszystkim likwiduje się zbyt wiele stacji, przez co pociągi osobowe mają dłuższe postoje (kilkunastominutowe) w oczekiwaniu na wyprzedzenie przez pociąg wyższej kategorii. Przy tak dużych odległościach nie jest też możliwe wyprzedzanie poprzez jazdę równoległą obu pociągów po obu torach w tym samym kierunku. Powszechnie krytykowane jest też stosowanie rozjazdów niskiej klasy, umożliwiających jazdę w kierunku skrzyętym z prędkością maksymalną 40 km/h co dodatkowo wydłuża straty czasu na wyprzedzaniu, czy podczas zmiany toru. Oszczędności na rozjazdach kontrastują z rozrzuconą, pełną modernizacją torów dodatkowych i bocznych, którymi nie jest prowadzony normalny ruch pasażerski. Kuriozalny przykład pochodzi z linii E20 w okolicach Wrześni, gdzie nie wymieniono torów głównych linii, natomiast wystarczyło środków na całkowitą wymianę toru dodatkowego, który nie jest nawet zelektryfikowany.

Same prace organizowane są tylko i wyłącznie z punktu widzenia wygody wykonawcy, a nie minimalizacji uciążliwości dla pasażerów. Nierzadkie są sytuacje gdy ten sam odcinek jest zamykany wielokrotnie przez kilka lat, bo za każdym razem wymieniany jest inny kawałek toru, czy sieci trakcyjnej, jakby nie można było tego zrobić kompleksowo w jednym roku. Problem pogłębia ślamazarność inwestycji. Odcinek od Wrocławia do Opola był modernizowany 8 lat, co jest ewenementem w skali europejskiej. Przez te wszystkie lata pociągi miały znacznie wydłużone rozkładowe czasy jazdy. Dodatkowo, występowały liczne spóźnienia dezorganizujące system skomunikowań na Opolszczyźnie. Z punktu widzenia ruchu regionalnego takie modernizacje nie niosą żadnej poprawy, a wręcz pogorszenie. Pociągi przez wiele lat jeżdżą dłużej i niepunktualnie, by ostatecznie i tak nie jeździć szybciej (a często wręcz wolniej) niż przed inwestycją.

Raport krytykuje też politykę remontową spółki. Większość środków kierowanych jest nie na skracające czas

jazdy remonty torów, lecz na systemy, których nie można nazwać inaczej jak kosztownymi gadżetami, nie poprawiającymi w żaden sposób konkurencyjności kolei wobec innych środków transportu. Należą do nich różnego rodzaju automatyczne systemy: sterowania ruchem, sterowania przejazdami, a także infrastruktura sieci trakcyjnej.

Typowym przykładem jest linia Bielsko Białą – Zwardoń, której stan jest fatalny – na większości trasy obowiązują maksymalne prędkości 40 – 60 km/h z licznymi dalszymi ograniczeniami – do 30 i 20 km/h. Tylko w ciągu ostatniego roku pojawiło się 19 takich ograniczeń. Na linii tej nie są planowane żadne prace remontowe podnoszące prędkość. Tymczasem nakłady na inwestycje nie przynoszące skrócenia czasu jazdy są ogromne. Na linii już zamontowano 4 instalacje samoczynnej sygnalizacji przejazdowej, automatyzuje się dalszych pięć przejazdów, planuje kolejnych 9 (każdy to koszt ok. 0,5 mln zł). Planowane jest też uruchomienie zdalnego sterowania ruchem na odcinku Bielsko Białą – Żywiec za ok. 40 mln zł.

Trzeba tu podkreślić, że infrastruktura sieci trakcyjnej znajduje się w gestii osobnej spółki PKP Energetyka, która jest wysoce rentowna i sama powinna finansować remonty. Część urządzeń znajduje się w gestii innej spółki: Telekomunikacja Kolejowa. Dostawcami urządzeń automatyki kolejowej są takie międzynarodowe koncerny jak: Bombardier, Alstom, Siemens. Fakt, że tak znaczne środki kierowane są nie na tak bardzo potrzebne remonty nawierzchni torowych, a na potrzeby innych spółek i na produkty tych firm, może budzić zarzuty nie tylko o niegospodarność, ale także o korupcję.

Od kompleksowych modernizacji dużo bardziej efektywne są remonty i naprawy główne, gdyż wszystkie środki inwestowane są w naprawy nawierzchni torowej, które przynoszą konkretne zyski w czasie jazdy. Nic więc dziwnego, że najbardziej efektywną inwestycją okazał się remont odcinka Tunel – Kraków Główny, gdzie wszystkie środki (ok. 30 mln zł) przeznaczono na wymianę torów ograniczających prędkość do 40 km/h. Bardzo intensywny ruch pasażerski na linii, w tym przede wszystkim pociągów kwalifikowanych miał również duży wpływ na wysoką efektywność. Warto zauważyć, że dzięki temu projektowi, kosztem 30 mln zł uzyskano większe jednostkowe skrócenie czasu jazdy niż poprzez projekt Brzeg – Opole, który kosztował 400 mln zł. Dlatego też takich inwestycji powinno być jak najwięcej.

Oczywiście Polska musi kompleksowo modernizować główne linie kolejowe do określonych standardów, czy jest to efektywne, czy nie, gdyż zmuszają nas do tego umowy międzynarodowe i przepisy unijne. Jednak od zarządu PKP PLK S.A. zależy kolejność tych inwestycji. W pierwszej kolejności powinny być modernizowane odcinki znajdujące się w najgorszym stanie i służące największej liczbie pociągów, a więc pasażerów - na przykład pomiędzy największymi aglomeracjami, a nie ku granicom kraju. Na pewno powinno się jak najszybciej zmodernizować wspomniany na wstępie odcinek Kraków – Katowice, a wstrzymać przygotowania dla linii Warszawa – Białystok – Trakiszki, czy Legnica – Zgorzelec.

Pełny raport można znaleźć na stronie www.czt.zm.org.pl w dziale Raporty.

Wykorzystać tabor PKP!

Tabor nie powinien się marnować; oddajmy go tym, którzy chcą go wykorzystać – apelowali przedstawiciele Centrum Zrównoważonego Transportu na zorganizowanej 10 lipca konferencji prasowej. Zaproponowali oni nowemu wiceministrowi transportu, Bogusławowi Kowalskiemu, przejęcie zbędnego taboru pasażerskiego od spółki PKP Przewozy Regionalne i udostępnienie go innym spółkom przewoźnym. Postulaty swe poparli przykładem z Czech oraz innymi argumentami, które przybliżymy Państwu w poniższym artykule.

Fakty mówią za siebie – PKP wciąż likwiduje pociągi...

Według rozkładu jazdy, który wszedł w życie 14 grudnia 2005, po polskiej sieci kolejowej kursować miało ok. 2 700 pociągów regionalnych. Niestety, już z dniem 1 kwietnia zlikwidowano 96 połączeń, zaś od 1 lipca 2006, PKP skasowały kolejne 40. Nie jest to jednak nic nowego, zważywszy na systematyczne cięcia oferty PKP PR – szacujemy, iż w ciągu ostatnich 5 lat liczba zlikwidowanych przez nie pociągów wyniosła ok. 15% wartości z 2002 r.

Co więcej, często likwidowane są pociągi popularne, przy jednoczesnym pozostawieniu tych, które skazane są

na „wożenie powietrza”. Przykładowo, w województwie podkarpackim, w kwietniu, skasowano wieczorny osobowy przyspieszony pociąg ze Stalowej Woli do Rzeszowa, natomiast pozostawiono w rozkładzie (po 1 lipca także) pociąg wyjeżdżający z Rzeszowa o 23:33 i przyjeżdżający do stacji docelowej - Horyńca Zdroju - o 1:53!

Skasowano również pociągi wyjeżdżające w szczycie popołudniowym z dużych miast, np. Nr 21: Kraków Gł. (odj. 16:00) - Tarnów (przyj. 17:00), czy Nr 15127: Białystok (odj. 15:55) - Ełk (przyj. 17:42). Podobnie było z rannym pociągiem Nr 85424: Piła Gł. (odj. 8:25) - Toruń Gł. (przyj. 11:13), skasowanym na odcinku kujawsko - pomorskim od przystanku Wyrzysk Osiek. W dniu 30 czerwca jechało nim (tylko na odcinku od Nakła) 265 osób – patrz zdjęcie. Czy rzeczywiście należy uznawać takie połączenie za nieefektywne?

...a tabor pasażerski niszczy w krzakach

Pomimo znacznego zmniejszania pracy przewoźnej, ilość taboru pasażerskiego, posiadanego przez spółkę maleje stosunkowo wolno, co świadczy o tym, iż znaczna jego część pozostaje niewykorzystana. Kolejnym dowodem, iż istnieją duże rezerwy taborowe, są obiegi pojazdów trakcyjnych użytkowanych przez PKP PR. Przykładowo, jeden z dolnośląskich szynobusów pokonuje dziennie 318 kilometrów (Wrocław – Lwówek Śląski – Wrocław), podczas gdy w woj. lubelskim, jeden z szynobusów obsługuje dziennie zaledwie jedną parę pociągów Lublin – Dęblin (dzienny przebieg wynosi 142 kilometry). Tymczasem, jak pokazuje przykład województwa opolskiego, szyno



Z ostatniego kursu pociągu nr 85424 Piła Gł.-Toruń Gł. dnia 30 czerwca br. wysiadło w Bydgoszczy Gł. aż 136 podróżnych. Do Torunia Głównego pojechało jeszcze 96 pasażerów. Według PKP Przewozy Regionalne ten pociąg cieszył się małym zainteresowaniem pasażerów. (KR)

Doniesienia kolejowe

Łeba z głowy

Z dniem 1 września zostanie zawieszona kursowanie pociągów osobowych na trasie Łębork-Łeba. Oznacza to prawdopodobnie nie tylko zawieszenie ruchu po wakacjach, ale także duże trudności z jego uruchomieniem w przyszłym roku. Zamknięcie ruchu pasażerskiego na tak długi czas może bowiem spowodować likwidację przez PKP PLK posterunków stacyjnych, w tym na stacji w Łebie. W efekcie nie będą działały na tej linii mijanki, a zatem znacznie zmniejszy się możliwość kształtowania oferty przewozowej kolei. Zamknięcie posterunków przez PKP PLK może się też skończyć całkowitą likwidacją linii do Łeby w przyszłym roku, gdyż zostanie ona rozszabrowana. Bez kolei Łeba nie będzie już pewnie letnią stolicą Polski. W zeszłym roku, kiedy kolej oferowała trzy bezpośrednie połączenia kolejowe do Łeby, przyjechało tam 40 tys. turystów. W tym roku oferowano już tylko dwa połączenia kolejowe - z Wrocławiem i Katowicami. Brakło połączenia przez Warszawę, z której przecież rekrutuje się najwięcej łębskich turystów. Dla porównania, Władysławowo, które posiada bezpośrednie połączenia kolejowe z Warszawą, Krakowem, Górnym Śląskiem i innymi częściami Polski (w sumie 8 połączeń) przyjęło w zeszłym roku aż 100 tys. turystów.

Teraz Prześluga

Jak poinformowała spółka PKP Intercity, w lipcu br. przewiozła ona rekordową od początku działalności ilość pasażerów w ciągu jednego miesiąca - blisko 1 mln podróżnych. Jest to o 13,7% więcej niż w lipcu 2005 r. i aż 35,8% więcej niż w lipcu 2004. Szacowana liczba podróżnych na koniec tego roku ma wynieść 11 mln osób, czyli o 13% procent więcej niż w 2005 roku.

Według Rynku Kolejowego głównym powodem zwiększenia się liczby podróżnych tej spółki jest jej ofensywa przewozowa i marketingowa. W tym roku PKP IC uruchomiło więcej połączeń turystycznych niż w zeszłych latach (np. do Ełku). Ponadto, bardziej widoczne były promocje marketingowe spółki, jak np. Wojażer, Bilet Bikini czy stała oferta - Tanie Linie Kolejowe. Wszystko to ledwie miesiąc od odejścia prezesa Prześlugi. Czyżby teraz k. on!

Rozkład jazdy PKP PR już w sieci

Spółka PKP Przewozy Regionalne zaskoczyła w tym roku pasażerów i wyjątkowo wcześniej, bo już w sierpniu, umieściła na swojej stronie internetowej projekt rozkładu jazdy na lata 2006/7. Projekt dotyczy tylko pociągów pospiesznych tej spółki. Pierwsze zetknięcie się z tym projektem napawa pasażera optymizmem. Praktycznie na wszystkich kierunkach obsługiwanych pociągami pospieszными ma być wprowadzony takt, czyli odjazdy pociągów ze stacji z równą częstotliwością o stałej liczbie minut po godzinie. Cieszy też znaczne zwiększenie liczby pociągów na niektórych kierunkach, a w szczególności połączeń Warszawa-Częstochowa (dotychczas przerwa w ciągu dnia między pociągami osiągała nawet 6 godzin).

bus może pokonywać ponad 600 kilometrów na dzień (to ponad 4 razy więcej niż wynosi przebieg w województwie lubelskim). Ponadto, szacując iż PKP PR dysponuje mniej więcej 1,5 tys. składów (po odjęciu 15% na tabor w remontach i rezerwie = 1,3 tys.), a uruchamia ok. 2,6 tys. połączeń na dobę, daje to statystycznie zaledwie ok. 2 kursów dziennie na jeden skład (przyjmując średnio 1,4 ez/pociąg, 5 wagonów/pociąg oraz 1 szynobus/pociąg).

Równocześnie, zarząd PKP PR sam określa swoje potrzeby taborowe na dużo mniejsze. Na konferencji, która odbyła się 19.06.2006 r. w Warszawie, przedstawiciel PKP PR, członek zarządu, Henryk Szklarski określił potrzeby taborowe spółki na bazie szacowanej pracy przewozowej (w ruchu regionalnym i międzywojewódzkim) w latach 2007-2013. Liczby te przedstawiają się następująco: wagony osobowe - 1800 (zakup 490 nowych); EZT - 1000 (zakup 183 nowych). Na podstawie tych danych można sądzić, iż rezerwy taboru Przewozów Regionalnych są ogromne, i wynoszą (szacunkowo): 2 tys. wagonów osobowych oraz ok. 250 elektrycznych zespołów trakcyjnych.

Konkurencja nie ma czym jeździć

Przedstawiciele przewoźników niezależnych od PKP zgodnie przyznają, iż jedną z głównych barier, która uniemożliwia im wejście na rynek przewozów regionalnych, jest brak taboru. Mimo, iż Urząd Transportu Kolejowego wydał licencje na przewozy osób aż 20 podmiotom niezależnym od PKP, dotychczas żaden z nich nie podjął przewozów normalnotorowych - właśnie z powodu braków taborowych.

W prezentacji przedstawionej na konferencji, która odbyła się 19 czerwca 2006 roku w Warszawie, Pan Rafał Błaszczewicz, prezes Kolei Nadwiślańskiej, jako jedną z propozycji rozwiązania tego problemu podał właśnie pomysł stworzenia „pulu taborowego”, na bazie zbędnego taboru kolejowego i dzierżawienia go podmiotom chcącym prowadzić działalność przewozową. Także inni przedstawiciele prywatnych przewoźników, do których zgłosiliśmy się z prośbą o opinię na temat naszego pomysłu, przyznali, iż bariera taborowa jest znacznym utrudnieniem w zapewnieniu równego dostępu do przewozów pasażerskich.

Krzysztof Niemiec, przedstawiciel CTL Logistics, uznał pomysł za bardzo ciekawy, stwierdził też, iż oprócz dostępu do taboru kolejowego, niezbędna do prowadzenia usług przewozowych jest stabilność finansowania przez podmioty je zamawiające (samorządy) i pewność związana z ich świadczeniem (umowy długoterminowe). Bogdan Tofilski, kierownik biura marketingu firmy PTKiGK z Rybnika, powiedział, iż funkcjonowanie kolei regionalnej w obecnym kształcie jest nieefektywne i niezbędne są elementy, które wpłyną na liberalizację rynku i przyczynią się do wprowadzenia wolnej konkurencji w tym sektorze usług. Jednym z nich jest na pewno zapewnienie równego dostępu do taboru dla wszystkich przewoźników - przyznał Tofilski.

Wypowiedział się na ten temat również Jerzy Kriger, Dyrektor Departamentu Transportu Urzędu Marszałkowskiego Województwa Wielkopolskiego. Za niezbędne dla uzdrowienia sytuacji na polskiej kolei, uznał on nieodpłat

ne wydzierżawienie taboru podmiotom, chcącym prowadzić działalność przewozową. Urząd Wojewódzki aktywnie działa w celu utworzenia samorządowej spółki organizującej na swym terenie lokalną komunikację kolejową. Z myślą o tym, Kriger zwrócił się w lutym 2006 roku do PKP Przewozów Regionalnych z prośbą o nieodpłatne przekazanie 10 sztuk, nieużywanych i niszczących, jednostek elektrycznych EN57, zobowiązując się przy tym do ich wyremontowania, jednak Przewozy Regionalne negatywnie ustosunkowały się do powyższego. Tymczasem, Przewozy Regionalne organizują kolejne przetargi na złomowanie taboru pasażerskiego, w ich warunkach zastrzegając, że nie może być on wykorzystywany do prowadzenia dalszych przewozów.

Mając tabor konkurencja uzdrowi Polską kolej

Rząd powinien stworzyć rzeczywistą konkurencję na rynku. Sposobem wsparcia konkurencji byłoby przejęcie niewykorzystywanej części taboru i przekazanie go niezależnym przewoźnikom w drodze przetargów. Będzie to skuteczne rozwiązanie ciągłych sporów między PKP PR i samorządami o koszty uruchamianych pociągów i wysokość dotacji do przewozów.

Z każdym rokiem pasażerowie kolei w Polsce przekonują się, że czas skończyć z monopolem w tej gałęzi gospodarki. Stale rosną koszty usług przewozowych świadczonych przez PKP Przewozy Regionalne. Skrajnym przykładem są rozszczenia wobec władz Małopolski, wysunięte z początkiem 2006 roku – spółka ubiegła się o ponad 74 mln zł dotacji, dwukrotnie więcej niż w roku ubiegłym. Tymczasem PKP PR miało podpisaną z Województwem Małopolskim dwuletnią umowę na finansowanie przewozów, w ramach której praca przewozowa pozostała praktycznie niezmienną. Trudno przypuszczać by, tylko w ciągu jednego roku, liczba pasażerów dwukrotnie zmalała! W efekcie, Janusz Sepioł, Marszałek Małopolski, złożył wniosek do NIK, z prośbą o skontrolowanie Przewozów Regionalnych, które nie potrafią, bądź nie chcą, rozliczyć się z otrzymanych dotacji oraz należycie udokumentować swoich żądań

Tymczasem, samorząd opolski, w 2004 i 2005 roku, nie otrzymał od PKP PR żadnych oficjalnych dokumentów pozwalających zweryfikować dane przedstawione przez Przewozy Regionalne, podczas gdy badania prowadzone przez Biuro Koordynacji Komunikacji Kolejowej w Opolu wykazały duże rozbieżności pomiędzy rzeczywistymi przychodami z działalności przewozowej, a tymi podawanymi przez przewoźnika (różnice nawet trzykrotne).

Wprowadzenie konkurencji i wolnego rynku w sektorze regionalnych przewozów kolejowych, oprócz szeregu korzyści dla pasażera (poprawa jakości obsługi, obniżka cen biletów, promocje itp.), pozwoli także na obiektywną, rynkową wycenę kosztów prowadzenia przewozów. Będzie się ona odbywała w drodze przetargów, które będą wygrywać przewoźnicy tańsi i lepsi.

Wystąpienie CZT poparli także eksperci rynku kolejowego: Piotr Kazimierowski, dwumiesięcznik „Transport i Komunikacja”, Adam Fularz – Institute for Transport Studies, Leeds.

Niestety nie obyło się także bez marketingowych błędów. Na przykład pociąg z Krakowa do Jeleniej Góry „Śnieżka”, który w tym roku dzięki kursowaniu w ciągu dnia zyskał dużą popularność wśród pasażerów, teraz ma zostać przesunięty na godziny nocne.

Pierwszy przetarg na niezależną obsługę linii kolejowej

Pierwszy przetarg w Polsce na obsługę pojedynczej linii kolejowej wygrała spółka PKP Przewozy Regionalne. Przetarg zorganizowało Województwo Zachodniopomorskie na obsługę linii kolejowej Stargard Szczeciński - Kalisz Pomorski. PKP PR było jedynym oferentem w przetargu i zwyciężyło z kwotą 430 438,46 zł. Pociągi wyruszą na trasę 1 września i będą kursowały przez 122 dni do 31 grudnia br. Oznacza to, że wykonają pracę przewozową 56 608 pockm. Za jeden pockm PKP Przewozy Regionalne otrzyma 7,6 zł. Ciekawe, że na początku roku PKP Przewozy Regionalne oczekiwały od organizatorów przewozów dopłaty do jednego pockm na poziomie 11,24 zł. Usługa przewozowa będzie wykonywana autobusami szynowymi, które PKP PR dzierżawi od władz województwa, serii SA103. Niemniej jednak, pokrycie kosztów przychodami nie powinno przekraczać na tej linii 15-20% - zwłaszcza, że zaproponowany rozkład zawiera podstawowe błędy marketingowe spółki i na 6 pociągów zawiera takie, które wyruszają w trasę przed 5 rano lub kończą ją po 22. Czy zatem usługi PKP PR są w rzeczywistości tańsze, niż utrzymuje spółka targując się z samorządami?

Powstaną Koleje Wielkopolskie

Od 1 stycznia 2007 roku rozpoczną działalność Koleje Wielkopolskie – deklaruje Przemysław Smulski, członek zarządu województwa wielkopolskiego. Prace nad powołaniem spółki, w której głównym udziałowcem będzie samorząd województwa wielkopolskiego, trwały od 2003 r., jednak dopiero teraz firma Ernst&Young stworzyła jej biznesplan.

Obecnie toczą się ostateczne rozmowy nad stosowną umową między samorządowcami a PKP Przewozy Regionalne – jej podpisanie powinno nastąpić jeszcze we wrześniu. Wielkopolska będzie drugim, po Mazowszu, regionem, gdzie funkcję regionalnego przewoźnika kolejowego pełni spółka z większościowym udziałem samorządu. Przykład Kolei Mazowieckich, które rozpoczęły działalność z dniem 1 stycznia 2005 r. pozwala przypuszczać, iż także tutaj wiele zmieni się na lepsze. W Mazowieckim już po roku działalności nowej spółki liczba uruchamianych pociągów zwiększyła się o ponad 22% (do 641), uelastyczniono taryfy, wprowadzono ceny relacyjne oraz liczne promocje biletowe – reaktywowano także przewozy na kilku liniach kolejowych.

Należy dodać, iż powstanie spółki Koleje Wielkopolskie jest jednym z elementów spójnej strategii rozwoju transportu w Wielkopolsce. Samorządowcy deklarują chęć współfinansowania remontów linii kolejowych (m.in. prowadzona obecnie naprawa linii w kierunku Kluczborka), prowadzą także intensywne działania na rzecz pozyskania taboru dla Kolei Wielkopolskich.

Do końca przyszłego roku podwoi się (z 10 do 20), liczba szynobusów na wielkopolskich torach, co pozwoli całkowicie obsłużyć ruch pociągów lokalnych na niezelektryfikowanych liniach województwa. Do nowej spółki przekazanych zostanie przez Przewozy Regionalne 19 zmodernizowanych jednostek EZT, planowane jest także sprowadzenie używanych jednostek z Włoch.

Sukces pod Opolem

Biuro Koordynacji Komunikacji Kolejowej w Opolu odniosło kolejny sukces marketingowy w branży kolei regionalnych. Plakaty informacyjne o przejazdach kolej z podmiejskich miejscowości Komprachcice i Chmielowice przyniosły skokowy wzrost liczby pasażerów. Jeszcze w kwietniu br. liczba pasażerów korzystających z obydwu stacji nie przekraczała 1-7 osób na pociąg. Po rozwieszeniu plakatów z rozkładami jazdy i informacją o cenie oraz czasie przejazdu na początku września br. liczba korzystających z obydwu stacji łącznie wzrosła do średnio 15, a maksymalnie nawet 50 osób na pociąg. Maksymalna frekwencja w pociągach wzrosła dzięki temu o ponad 25% - pociągami jeździ obecnie nawet ponad 300 osób. Dochodzi do sytuacji, że pasażerowie z trudem mieszczą się w dwuwagonowym składzie pociągu. Akcja miała na celu pokazanie zalet dojazdu kolej względem oferty podmiejskiej autobusowej komunikacji publicznej. Zalety były istotne, gdyż kolej przewyższa autobusy w dojazdach do miasta z tych miejscowości zarówno czasowo - pociąg jedzie ponad dwa razy krócej, jak i cenowo - bilety miesięczne kolejowe są od 15 do 60% tańsze. Jednakże głównym czynnikiem sukcesu akcji jest duża liczba pociągów na tej linii kolejowej. Linią kursuje 8 par pociągów w ciągu doby, w tym pociągi na godz. 7,8,9 do Opola oraz po 14, 15, 16 z Opola. Jak zauważa inicjator akcji, Stanisław Biega - miejsc gdzie kolej jest tańsza i szybsza od komunikacji publicznej jest w Polsce więcej. Mankamentem w innych miejscach kraju jest jednak to, że oferta kolei została ograniczona do 3-4 par pociągów dziennie w niekoniecznie dogodnych porach dnia, co nie jest satysfakcjonujące dla pasażerów.



W Chmielowicach - przedostatniej stacji od Nysy do Opola - obecnie trudno już wsiąść do pociągu, a akcja informacyjna spowodowała, że pasażerów na tej stacji nie brakuje. (SB)

Adam Fularz (Istitute for Transport Studies, Leeds)

OKIEM EKSPERTA – konkurencja na kolejach receptą na poprawę sytuacji

Dostępność kolejowa podnosi wartość danego obszaru, w zależności od jakości oferty. Pasażerski transport kolejowy ma kluczowe znaczenie, przede wszystkim dla zapewnienia sprawnego transportu z peryferii aglomeracji oraz z całego regionu do ścisłych centrów miast, gdzie na skutek korków i nieuniknionego zatłoczenia sieci drogowej dostać jest się najtrudniej. Tutaj kluczową rolę odgrywa transport kolejowy wyrównując dysproporcje pomiędzy centrum a peryferiami. Niestety, nie w Polsce.

Generalnie, we wszystkich województwach, poza niektórymi rejonami aglomeracji warszawskiej czy trójmiejskiej, oferta przewozowa jest tak zła, że korzystają z niej wyłącznie pasażerowie pozbawieni możliwości wyboru innego środka transportu. W Wielkiej Brytanii z typowego 700-tysięcznego miasta pociągi odjeżdżają z częstotliwością po kilka na godzinę w każdym z kierunków, a pasażer może bez sprawdzania rozkładu po prostu przyjść na dworzec i wsiąść do najbliższego pociągu w pożądanym kierunku. W Polsce niemal nigdzie nie ma oferty przewozowej na tym poziomie.

Nasza kolej oferuje powolne, niekonkurencyjne połączenia w odstępach często co kilka godzin i jest zorientowana na przewóz studentów, pasażerów z uprawnieniami do zniżek, pracowników kolei i tym podobnych grup. Większość dawnych pasażerów kolei korzysta dziś z komunikacji autobusowej lub motoryzacji indywidualnej.

Moim zdaniem, jedyną receptą na poprawę sytuacji jest wprowadzanie konkurencji na rynek kolejowy. Co prawda, nie odwróci to obecnego trendu, a upadek regionalnej kolei pasażerskiej w Polsce wydaje się w obecnych uwarunkowaniach politycznych raczej nieunikniony, ale przynajmniej spowoduje niewielką poprawę w tych kilku przypadkach gdzie samorządy będą chętni zaryzykować. Wówczas jest nadzieja, że na rynek wejdą podmioty, które odstawią do lamusa lokomotywę spalinową z armadą wagonów, czyli dramatycznie nierentowny tabor PKP do przewozów regionalnych, w takich ilościach nie spotykany już nigdzie w Europie.

Jest niewielka nadzieja, że zaczną one budować kolej pasażerską w Polsce zupełnie na nowo, od początku, po tym, jak PKP dojechały do kresu swojej misji, wożąc tylko tych pasażerów, których dziś wożą.

Czeski sposób na tanią i dobrą koleję

Viamont – silny prywatny przewoźnik

Viamont to jedna z prężniej działających czeskich prywatnych spółek kolejowych. Przedsiębiorstwo to, założone w sierpniu 1992 r., w grudniu 1997 rozpoczęło działalność przewozową na lokalnej linii Trutnov – Svoboda nad Upou, zaś w maju 1998 na linii Sokolov – Kraslice, którą w porozumieniu z Deutsche Bahn (kolejami niemieckimi), przedłużono do niemieckiego Klingenthal.

Stwórzmy sobie konkurencję

Na uwagę zasługuje fakt, iż to Ceske Drahy wydzierżawiły spółce Viamont swój tabor ułatwiając w ten sposób wejście na rynek prywatnego przewoźnika. Okazało się, iż był to strzał w dziesiątkę. Obecność silnego konkurenta zmusiła Koleje Czeskie do reform wewnętrznych, podnoszenia jakości swoich usług, obniżenia stawek. W 2005 roku średnia dopłata do pociągokilometra w sektorze przewozów regionalnych dla PKP PR wynosiła 11,45 zł. Tymczasem czeski Viamont za obsługę połączenia Karlowe Wary – Mariańskie łącznie zaoferował cenę ok. 8,8 zł/pocmk (w przeliczeniu) i przetarg wygrał. Na linii Pardubice – Liberec zaś, państwowy przewoźnik – CD, zaoferował cenę 2,5 zł/pocmk (to prawie 5 razy mniej niż średnia dopłata do pociągu w Polsce). Należy podkreślić, iż tylko liberalizacja rynku kolejowego zmusi przewoźników do obniżenia stawek za prowadzenie przewozów – jak dobitnie pokazuje to przykład czeski.

Koleje Czeskie – nieźle funkcjonująca firma

Ceske Drahy są przykładem nieźle funkcjonującego państwowego przedsiębiorstwa, co ciekawe, funkcjonującego w warunkach wolnej konkurencji. Od przeszło 12 lat w Republice Czeskiej istnieją mechanizmy wolnorynkowe w sektorze pasażerskich przewozów kolejowych. W 1994 położono kres monopolowi państwowego przedsiębiorstwa kolejowego i wdrożono reformę, której celem było stworzenie mechanizmów wolnego rynku w tym sektorze gospodarki.

Uwolnienie przewozów pasażerskich przynosi szereg korzyści dla pasażerów

Odbywają się przetargi na prowadzenie ruchu na poszczególnych liniach kolejowych. Przykładem jest przetarg ogłoszony w marcu 2005 r. przez samorządową spółkę regionu libereckiego Korid LK Sp. z o.o. na prowadzenie ruchu pasażerskiego na tzw. Kolei Izerskiej. W wymaganiach szczegółowo określono warunki techniczne, jakie powinny spełniać pojazdy (obsługa osób niepełnosprawnych, toalety z bieżącą wodą itd.), nałożono na operatora obowiązki uruchomienia kas biletowych, wywieszenia rozkładów jazdy na stacjach oraz sporządzono klauzule karne, przewi-

dujące kary finansowe za niezgodne z warunkami umowy świadczenie usług (np. brak wody w WC, niepunktualność, a nawet niemożność zamknięcia okna w pociągu). Konkurencja na torach wymusza na operatorach ciągłe podwyższanie jakości swoich usług przy obniżaniu kosztów i utrzymywaniu ruchu na niezmiennym poziomie. Porównanie podstawowych wskaźników osiągniętych przez Koleje Czeskie w ciągu ostatnich kilku lat pokazuje, iż taka sytuacja również dla państwowego operatora jest w końcowym efekcie korzystna. Poniższa tabela przedstawia zmiany tych wskaźników w latach 1998 – 2004:

	1998	2000	2002	2004
Liczba pasażerów [mln]	182	182	175	179
Koszty przewozów pasażerskich [mln zł]	2 230	2 652	3 082	2 225
Strata z przewozów [mln zł]	- 784	- 869	- 942	- 416
Praca eksploatacyjna [tys. pocmk]	92 671	98 413	102 174	109 311

W latach 1998-2004 przewozy pasażerskie kolei CD minimalnie spadły, przy również praktycznie niezmiennych kosztach (spadek o ok. 2%). Znacznie, natomiast, zmniejszył się deficyt wynikły z prowadzonej działalności - o prawie 47 %. Przy praktycznie niezmiennych nominalnych wydatkach na przewozy pasażerskie (a uwzględniając wskaźnik inflacji wydatki te realnie spadły) zwiększono pracę przewozową o prawie 18 %.

A jak to wygląda w Polsce...

	2002	2003	2004
Liczba pasażerów [mln]	250	232	221
Liczba pocmk [mln]	144	133	123

Dane UIC

Źródła:

Raport roczny kolei czeskich za rok 2004

Adam Fularz „Czechy: Koleje są już 9 lat po reformach” w: „Ekonomika Kolei” nr 32/2004

Raport Centrum Zrównoważonego Transportu „Czy PKP Przewozy Regionalne wyłudniają dotacje do przewozów regionalnych?”

Dane o przetargach: powyższe oraz forum internetowe „Skyscrapercity” (www.skyscrapercity.com)

Obliczenia własne na podstawie powyższych źródeł

już za 2 lata, kiedy zostanie dostarczony ostatni pociąg. W innym wariantcie, to przewoźnik będzie musiał zapewnić tabor. Niezależnie od tego, kto zostanie operatorem, będzie on musiał porozumieć się z MZK Tychy, a najlepiej także z KZK GOP w celu stworzenia wspólnego systemu biletowego tak, żeby pasażerowie mogli bez utrudnień przesiadać się pomiędzy różnymi środkami transportu.

Dołoży unia

Koszt pierwszego etapu to co najmniej 28 mln zł netto, a drugiego 68 mln zł, bez uwzględnienia taboru (kilkanaście milionów zł za jeden nowy pociąg, ale w grę wchodzi także zakup używanego lub wynajem). Do tego

należy doliczyć koszty dostosowania komunikacji miejskiej i stworzenia siedmiu parkingów „parkuj i jeźdź”, szacowane na ok. 9 mln zł. Intencją samorządów jest współfinansowanie w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2007-13.

Oprócz połączenia Tychy – Sosnowiec, autorzy przekonują do stworzenia całego systemu kolei miejskiej na Śląsku. Proponują wydłużenie linii aż do Huty Katowice, oraz realizację kolejnego połączenia: Gliwice - Bytom - Chorzów - Katowice - Mysłowice. Ponadto, widzą możliwość utworzenia dodatkowych linii obsługiwanych szynobusami, np: Tychy - Oświęcim, czy Sosnowiec Gł. - Sosnowiec Kazimierz. ●

dokończenie ze str. 4

Jak skutecznie kontrolować dotacje dla przewoźników?

Przykładowo, w lutym br. w kraju libereckim ogłoszono przetarg na prowadzenie przewozów na liniach gdzie Czeskie Koleje zagroziły likwidacją ruchu ze względu na niską dotację. Operator musi sprostać wymaganiom jakości m.in:

- ruch spalinowymi zespołami trakcyjnymi, powinien być prowadzony z wykorzystaniem maksymalnych prędkości szlakowych;
- pociąg musi być przystosowany do osób niepełnosprawnych itp.;
- wszyscy pracownicy mający kontakt z klientem, zobowiązani są schludnie wyglądać oraz posiadać odpowiedni, elegancki ubiór.

Za wszystkie przewinienia przewidziano stosowanie kar umownych, i tak:

Przewoźnik ma przestrzegać punktualności w wysokości 91%. Ogłaszający przetarg określił następujące warunki:

„Minimum 91% pociągów na każdy kwadrans ma jeździć według rozkładu – jeśli ten wskaźnik nie zostanie osiągnięty z przyczyn zależnych od operatora będzie on musiał zapłacić karę 200tys. koron czeskich za każdy punkt procentowy poniżej tego wskaźnika”

Przyjrzyjmy się poniższemu przykładowi.

Pociąg relacji Wrocław – Kędzierzyn Koźle (odjazd ze stacji początkowej godz.11.40, przyjazd do stacji docelowej 13.57) według czeskich warunków przetargu miałby mierzoną punktualność co 15 minut, a więc 7 razy na obszarze Opolszczyzny. Załóżmy, że w Brzegu jest o 12.28 (+6'). W Opolu ma przyjazd 13.06 (+5'), a odjazd planowo 13.15. W Zdieszowicach ma postój i odjeżdża (+4') o 13.50 zaś do Kędzierzyna Koźla przyjeżdża o 14.00 (+3'). Według zaproponowanych przez PKP PR i przyjętych przez Samorząd Woj. Opolskiego warunków pociąg ten ma 100% punktualność. Według warunków czeskiego przetargu jego punktualność wynosi 57%, czyli znacznie poniżej tolerowanej wartości. Utrzymując ten wskaźnik przewoźnik musiałby zapłacić karę w wysokości 10,2% rocznej dotacji! (w tych okolicach zdjęcie spoznienie.jpg z podpisem: Pociąg relacji Malbork-Grudziądz dnia 27 sierpnia br. Odjechał z Kwidzyna zamiast o 15:42 i 15:55. W Czechach przewoźnik płaciłby karę za spóźnienie. W Polsce pociąg odjechał

i przyjechał punktualnie, gdyż spóźnienie liczy się tylko dla stacji docelowej jeśli przekroczy ono 10 minut, a do Grudziądza pociąg przyjechał tylko o 3 minuty za późno. (WS)

To jest tylko jedna z proponowanych kar, które przewidział samorząd Liberca dla przewoźników. Poniżej inne przykłady.

1) „Niedotrzymanie któregokolwiek z wyżej wymienionych warunków dotyczących jakości usług: 50 tys. koron czeskich za każdy dzień usług o zaniżonym standardzie.” Przykładowo, gdyby autobus szynowy doznał awarii i został na trasę wysłany tabor zastępczy niespełniający parametrów pojazdu, jest od razu naliczana kara w wysokości 6,2 tys. zł za każdy dzień obsługi tym taborem.

2) „Temperatura wnętrza pojazdu musi być na poziomie regulacji sporządzonych przez operatora: każde wykryte uchybienie w tym względzie: 10 tys. koron czeskich kary.”

3) „100 tys. koron kary za niesprawność drzwi lub za niemożność zamknięcia otwartego okna w pociągu.”

Zastosowania podobnych kar w ramach umowy z PKP Przewozy Regionalne Sp. z o.o. (monopolista na rynku) znacząco poprawiłoby pozycję negocjacyjną organizatora przewozów, a naliczane kary wpłynęły by znacząco na obniżenie wykazywanego przez przewoźnika deficytu.

(Gdzieś tu w okolicach zdjęcie: drzwi.jpg z podpisem: W Czechach niesprawne drzwi mogą być przyczyną nawet 100 tys. koron kary dla przewoźnika kolejowego. (WS))

Proponowana w referacie metoda koncentruje się na stworzeniu kryteriów oceny przewozów przed ich wykonaniem, a nie jak obecnie po ich realizacji. Kontrola realizacji umowy na etapie rozliczeń przygotowanych przez przewoźnika 5 miesięcy po jej zrealizowaniu, jak obecnie ma to miejsce, nie daje bowiem żadnych szans na weryfikację danych przedstawionych przez przewoźnika. Postulować należy stworzenie mechanizmów bieżącego rozliczania umowy i jej kontroli, które odbiorą przewoźnikowi jego najpotężniejsze narzędzie - sposoby rozliczania przewozów w sposób maksymalnie skomplikowany i możliwie nieweryfikowalny przy faktycznym braku kontroli przewozów. ●

Stanisław Biega – dyrektor projektu w Zielonym Mazowszu, od 2001 r. prowadzi Biuro koordynacji komunikacji kolejowej w woj. Opolskim

Koleje regionalne - państwowe, czy samorządowe?

Kilka lat temu ówczesne Ministerstwo Infrastruktury zaproponowało tzw. "regionalizację" czyli tworzenie przez PKP Przewozy Regionalne spółek z samorządami. W projekcie Strategii Rozwoju Transportu Kolejowego do 2009 roku nowy rząd proponuje podobne rozwiązanie nazwane "usamorządowieniem". Z powodu blokowania procesu przez układ kolejowy przez cały ten czas udało się stworzyć tylko jedną taką spółkę – Koleje Mazowieckie. Ale o słuszności idei można się przekonać nie tylko porównując

jakość obsługi i wyniki finansowe między Kolejami Mazowieckimi a państwowym molochem.

Można także porównać osiągnięcia państwowych i komunalnych przewoźników z innego sektora branży transportu publicznego – komunikacji miejskiej. Okazuje się bowiem, że istnieje w Polsce przedsiębiorstwo komunikacji miejskiej należące do Skarbu Państwa. Jest nim spółka Tramwaje Śląskie S.A. Każdemu mieszkańcowi innych aglomeracji kraju, np. warszawskiej, krakowskiej, poznańskiej, wrocławskiej itd., podróż Tramwajami Śląskimi na pewno dostarczy

wiele niezapomnianych wrażeń, gdyż oferowany standard zdecydowanie odbiega od warunków innych miast.

Na większości linii częste wypadnięcia kursów są na porządku dziennym, a stan techniczny i estetyczny taboru jest wysoce niezadowolający. Wskutek braku sprawnych wagonów w razie defektu tramwaju często wysyła się pociąg o zmniejszonej pojemności. Tabor Tramwajów Śląskich to około 370 wagonów, w tym największą grupę stanowią tramwaje rodziny 105N/Na wyprodukowane przez chorzowski Konstal w latach 1974-1989, a także starsze tramwaje przegubowe typu 102Na (prod. 1970-1973). Rzuci się w oczy duże zaniedbanie taboru tramwajowego, występują także graffiti – nieobecne na autobusach przedsiębiorstw komunalnych z GOP czy przewoźników prywatnych. W oczach pasażerów zjawisko to kojarzy się jednoznacznie z grupkami chuliganów, wskutek czego korzystanie z tramwajów związane jest z dyskomfor



Tory tramwajowe w ulicy Warszawskiej w Katowicach (KR)

tem braku poczucia bezpieczeństwa. Wagony nie są zimą ogrzewane, wskutek czego panuje w nich wilgoć, powodująca rdzewienie metalowych elementów wyposażenia, falowanie i gnienie okładzin. Trudno powiedzieć jak często, i czy w ogóle myte jest wnętrze, gdyż podłogi z reguły pokryte są grubą warstwą piasku. Jedynie nieliczne wagony tramwajowe przeszły w ostatnich latach remonty kapitalne, których efekty byłyby odczuwalne dla pasażerów.

Stan infrastruktury torowej również jest substandardowy - nawet w ciągu ulicy Warszawskiej, jednej z głównych ulic w Katowicach. Dla bezpieczeństwa ruchu tramwaje muszą zwalniać do prędkości 5-10 km/h.

Od utworzenia spółki w 2003 roku na skutek komercjalizacji Przedsiębiorstwa Komunikacji Tramwajowej w Katowicach nie zrealizowano żadnej inicjatywy na rzecz

poprawy infrastruktury i taboru. W latach 2000-2001 modernizacji uległo jedynie 8 wagonów typu 105N. W 2000 i 2001 roku zmodernizowano linię tramwajową z Brynowa przez Katowice i Chorzów do Bytomia - Politechniki Śląskiej. Jest to jedna z najdłuższych linii tramwajowych w GOP. Wraz z tą modernizacją TŚ wzbogaciło się także o 16 nowych tramwajów typu 116N, niskopodłogowych o wysokim standardzie. Nie mniej jednak stan pozostałej części sieci tramwajowej oraz taboru w oczach pasażera jawi się jako substandardowa usługa dla uboższych warstw społeczeństwa.

Porównując stan państwowych TŚ i komunalnych spółek tramwajowych w innych miastach, możemy tylko domyślać się jakby dziś wyglądały koleje regionalne w Polsce, gdyby kilka lat temu zostały przekazane samorządom. ●

Wojciech Szymalski

W Sudety, tak jak w Alpy

Czy chciałbyś mieszkać bliżej Alp i Morza Śródziemnego nie opuszczając naszego kraju? Takie pytanie zadają nam władze miasta Wrocławia w najnowszej akcji promocyjnej „Teraz Wrocław” (www.terazwroclaw.pl). Takiej akcji promocyjnej nie powstydziłoby się żadne zachodnioeuropejskie miasto. Wrocław, ze swoim dynamicznym rozwojem (np. w sektorze przemysłu elektronicznego) i położeniem geograficznym, można chyba porównać do Monachium. Co prawda, według informacji promocyjnej, w Alpy i nad Morze Śródziemne jedzie się z Wrocławia odpowiednio 8 i 11 godzin, ale jeśli chodzi o połączenia kolejowe miasta z zapleczem turystycznym, Wrocław powinien się jeszcze od Monachium wiele nauczyć.

Jak Alpy dla mieszkańców Monachium, tak Sudety dla Wrocławian są celem podróży rekreacyjnych - weekendowych lub wakacyjnych. Z Monachium w Alpy, do podnóża najwyższych gór, dojeżdża się przez cały dzień, co godzinę, wygodnym pociągiem osobowym, jadącym ok. 1,5 godziny. Wsiadając na górskich przystankach można od razu wyruszyć na szlak. Tymczasem podróż z Wrocławia do najpopularniejszych Sudeckich kurortów zajmuje przeciętnie ok. 2,5 godziny, przy kursowaniu pociągów co ok. 4 godziny (Kudowa Zdrój), przez co wiele osób decyduje się na jazdę samochodem (Lądek Zdrój). Władze sudeckich miejscowości, na spotkaniu w Łądku Zdroju (09.06.2006) zastanawiały się, jak zmienić ten stan rzeczy i zapobiec likwidacji istniejących jeszcze połączeń kolejowych kraju z Sudetami - jednym z rozwiązań, które mogłyby wybrać jest model bawarski.

W Bawarii istnieje spółka samorządowa Bayern Eisenbahngesellschaft GmbH - BEG, która ma za zadanie koordynować rozkłady jazdy i zwiększać konkurencję na liniach kolejowych. Takie spółki mogłyby powstawać także w Polsce, mimo pewnych różnic w przepisach dotyczących koordynacji kolei przez samorzady. BEG co pewien czas prowadzi przetargi na obsługę wybranych linii kolejowych, otwarte dla każdego przewoźnika. W Polsce dotychczas odbył się tylko jeden tego typu przetarg w skali regionalnej, oraz kilka dla całego województwa. W Bawarii w jednym z przetargów wyłoniono firmę Bayerische OberlandBahn (BOB) do obsługi trzech spalinowych linii kolejowych prowadzących do alpejskich miejscowości Bayerischzell, Lengries i Tegernsee. Dotychczas dojazd do nich z Monachium był dość problematyczny i wymagał jednej lub dwóch przesiadek. Ponadto oferta krajowego przewoźnika kolejowego - Deutsche Bahn była na tych lokalnych liniach stosunkowo uboga i droga. Firma BOB, wraz z nowym taborem wprowadziła innowacyjny pomysł: zamiast prowadzić do każdej z tych miejscowości oddzielne połączenie, wprowadzono jeden pociąg, odjeżdżający z Monachium i jadący po kolei do wszystkich miast. Sekret tkwi w tym, że składa się on z trzech jednostek, które można łatwo i szybko (zaledwie w 10 sekund) od siebie odczepić i ze sobą szcześcić. W efekcie na stacjach pośrednich: Holzkirchen oraz Schafflach, gdzie linie kolejowe rozgałęziają się, składają się rozczepianie i ze stacji odjeżdżają po dwa oddzielne pociągi. Bez zbędnej straty czasu, co godzinę z Monachium jedzie szybki pociąg w Alpy. Ponad połowę trasy spalinowa kolejka pokonuje pod trakcją elektryczną z prędkością 140 km/h. Tylko na końcowych, górskich odcinkach tory są gorzej utrzymane, jednak i tam nie oznacza to jazdy z prędkością 40 km/h, a co najmniej 60 km/h. Szerzej o tym rozwiązaniu pisaliśmy w numerze 3 (wiosna 2005) Zielonego Świata. →

Wydaje się, że podobny model można spróbować zastosować w przypadku Wrocławia i Sudetów. Pojawiają się już w kraju nowi, prywatni przewoźnicy kolejowi i któryś z nich pewnie zechce zaryzykować na jednej lub dwóch liniach kolejowych, a nie od razu w całym województwie. Bezpośrednie połączenie Wrocławia z Kudową Zdrój, Łądkiem Zdrój i Międzyzlesiem, z rozszczępieniem trzech części pociągu w Kłodzku, to może ambitne przedsięwzięcie, ale na pewno spotkało by się z dużym zainteresowaniem pasażerów. Do Kłodzka pociąg mógłby jechać praktycznie bez przystanków, aby maksymalnie skrócić czas podróży. Potem niestety znacznym ograniczeniem jest stan linii kolejowych, ale integralna oferta, nie wymagająca od pasażera przesiadek, mogłaby być mimo to stosunkowo konkurencyjna. Do jej uruchomienia wystarczyłoby od 6 do 12 szynobusów (w zależności od tego czy chcielibyśmy osiągnąć częstotliwość odjazdów z Wrocławia co 2, czy co 4 godziny) i sprawność techniczna ich rozłączania na stacji w Kłodzku. Propozycja takiej oferty zamieszczona jest w tabeli obok.

Wrocław Główny	o	5:00	7:00	9:00	11:00	13:00	15:00	17:00	19:00
Strzelin	o	5:27	7:27	9:27	11:27	13:27	15:27	17:27	19:27
Kamieniec Ząbkowicki	o	6:01	8:01	10:01	12:01	14:01	16:01	18:01	20:01
	p	6:21	8:21	10:21	12:21	14:21	16:21	18:21	20:21
Kłodzko Główne	o	6:36	8:36	10:36	12:36	14:36	16:36	18:36	20:36
	o	6:31	8:31	10:31	12:31	14:31	16:31	18:31	20:31
	o	6:26	8:26	10:26	12:26	14:26	16:26	18:26	20:26
Międzyzlesie	o	7:24	9:24	11:24	13:24	15:24	17:24	19:24	21:24
Łądek Zdrój	p	7:26	9:26	11:26	13:26	15:26	17:26	19:26	21:26
	o	7:27	9:27	11:27	13:27	15:27	17:27	19:27	21:27
Stronie Śląskie	o	7:39	9:39	11:39	13:39	15:39	17:39	19:39	21:39
Polanica Zdrój	o	6:53	8:53	10:53	12:53	14:53	16:53	18:53	20:53
	p	7:20	9:20	11:20	13:20	15:20	17:20	19:20	21:20
Duszniki Zdrój	o	7:26	9:26	11:26	13:26	15:26	17:26	19:26	21:26
Kudowa Zdrój	p	8:02	10:02	12:02	14:02	16:02	18:02	20:02	22:02

Kudowa Zdrój	o	4:47	6:47	8:47	10:47	12:47	14:47	16:47	18:47
Duszniki Zdrój	p	5:22	7:22	9:22	11:22	13:22	15:22	17:22	19:22
Polanica Zdrój	o	5:23	7:23	9:23	11:23	13:23	15:23	17:23	19:23
Stronie Śląskie	o	5:50	7:50	9:50	11:50	13:50	15:50	17:50	19:50
Łądek Zdrój	o	5:11	7:11	9:11	11:11	13:11	15:11	17:11	19:11
	p	5:23	7:23	9:23	11:23	13:23	15:23	17:23	19:23
Międzyzlesie	o	5:29	7:29	9:29	11:29	13:29	15:29	17:29	19:29
Kłodzko Główne	o	5:27	7:27	9:27	11:27	13:27	15:27	17:27	19:27
	p	6:20	8:20	10:20	12:20	14:20	16:20	18:20	20:20
	p	6:25	8:25	10:25	12:25	14:25	16:25	18:25	20:25
Kamieniec Ząbkowicki	o	6:15	8:15	10:15	12:15	14:15	16:15	18:15	20:15
	o	6:30	8:30	10:30	12:30	14:30	16:30	18:30	20:30
Strzelin	o	6:50	8:50	10:50	12:50	14:50	16:50	18:50	20:50
Wrocław Główny	o	7:24	9:24	11:24	13:24	15:24	17:24	19:24	21:24
	p	7:51	9:51	11:51	13:51	15:51	17:51	19:51	21:51

Oferta zakłada obecne parametry linii kolejowych. W przypadku linii do Środy Śląskiej przyjęto parametry z rozkładu jazdy z 2003 roku. Jeśli samorząd przejąłby i wyremontował linie do Środy Śląskiej i Kudowy Zdrój to czas jazdy do tych miast mógłby się zkrócić odpowiednio do ok. 20 i 30 minut jazdy.

Integralność oferty przewozowej to obecnie podstawa konkurencyjności transportu publicznego wobec transportu indywidualnego. Przedsiębiorstwa przewozowe, a szczególnie kolejowe, w krajach Europy Zachodniej starają się zaoferować pasażerowi podróż od miejsca najbliższego jego domu, do miejsca najbliższego jego celowi podróży. Dlatego coraz częściej uruchamiane są pociągi bezpo-

średnie z dużych miast do znacznie mniejszych, ale za to popularnych turystycznie miejscowości. Postęp jest duży i znane są nawet przypadki podpisywania umów przez przedsiębiorstwa kolejowe z przedsiębiorstwami taksówkowymi na bezpłatny przewóz pasażerów ze stacji kolejowej do celu w obrębie miasta na podstawie biletu kolejowego (Koleje Holenderskie) lub udostępniania pasażerom na stacji darmowych rowerów (Koleje Niemieckie). W Polsce do takich miejscowości jak Łeba, Szklarska Poręba, Mikołajki, Olecko, Ustka nawet ze stolicy trudno jest dojechać bez przesiadki, a na miejscu czeka tłum kierowców busów dowożących (często w substandardowych warunkach), za dodatkową opłatą, do dalszych miejscowości.

Zielone Światło

Biuletyn Centrum Zrównoważonego Transportu
Stowarzyszenie Zielone Mazowsze
 ul. Nowogrodzka 46 lok. 6, 00 - 695 Warszawa,
 tel/fax.: 0-22 621 77 77
 cztf@zm.org.pl
www.cztf.zm.org.pl
 redaktor naczelny: Krzysztof Rytel
 sekretarz redakcji: Wojciech Szymalski
 skład: Agnieszka Rejowska

- Nie zwracamy materiałów nie zamówionych. Redakcja zastrzega sobie prawo do adjustacji tekstów, dokonywania skrótów oraz nadawania własnych tytułów i śródtytułów.
- Przedruk materiałów publikowanych w „Zielonym Świecie” jest dozwolony bezpłatnie i bez ograniczeń pod warunkiem podania źródła.
- Redakcja nie ponosi odpowiedzialności za treść ogłoszeń, reklam i artykułów sponsorowanych. Ceny za reklamę ustalane są indywidualnie. Preferujemy gotowe materiały reklamowe (dyskietka, CD). Szczegóły do uzgodnienia z redakcją.
- Biuletyn Zielone Światło jest bezpłatny, rozsyłany do osób i instytucji, zwłaszcza samorządowych. Zainteresowanych otrzymaniem biuletynu prosimy o kontakt. Numer zamknięto 30 sierpnia 2006. Nakład 2000 egz.
- Zdjęcia: RL - Rafał Laskowski, SB - Stanisław Biega, KR - Krzysztof Rytel oraz inne źródła podane w podpisach.



Niniejszy biuletyn został sporządzony ze wsparciem finansowym Unii Europejskiej i budżetu państwa polskiego. Za zawartość tego dokumentu odpowiada całkowicie stowarzyszenie Zielone Mazowsze i w żadnym wypadku zawartość ta nie może być uważana za odzwierciedlającą stanowisko Unii Europejskiej i Polski

