

Zielone Światło



Biuletyn Centrum Zrównoważonego Transportu NR 1 lato 2004 KWARTALNIK

Krzysztof Rytel

OPOLSKIE LIDEREM ZMIAN

W NUMERZE

Temat numeru:
KOLEJ

Opolskie liderem zmian - s. 1
Rozmowa z Andrzejem Kasiurą - s. 2
Szynobusy podbijają Polskę - s. 3
Autobus szynowy ratuje połączenie Dębica-Stalowa Wola Rozwadows - s. 5
Nie na wakacje - s. 5
Nowe wojewódzkie szynobusy w 2004 roku - s. 6
Błąd, czy chłodna kalkulacja - s. 6
Kolej na samorządy - s. 7
Regionalne linie kolejowe w województwie mazowieckim zagrożone zawieszeniem - s. 9

KOMUNIKACJA MIEJSKA

Transport publiczny dla pasażerów - s. 10
Z rowerem do autobusu - s. 12
Obniżka daje zysk - s. 13

FUNDUSZE

Fundusze UE na transport w latach 2004 - 2006 - s. 14
Możliwości dofinansowania inwestycji na kolejach regionalnych - s. 15

Społeczny Rzecznik Niezmotoryzowanych - s. 16
Pozorne oszczędności PKP - s. 16

Rządowy program regionalizacji spółki Przewozy Regionalne SA nie porwał samorządów. Większość podeszła do niego nieufnie, pamiętając że zwykle przejmowaniu kolejnych zadań od rządu nie towarzyszyło przekazywanie wystarczającego finansowania. Zainteresowanie zawiązaniem regionalnych spółek kolejowych wyraziły cztery województwa. Wygląda jednak na to, że w Podkarpackiem i Kujawskopomorskiem sprawa ugrzęzła. Tymczasem 29 lipca Mazowieckie podpisało umowę z PR SA, a Opolskie kończy negocjacje. Jednak tylko województwo opolskie ma gotowy biznesplan przyszłej spółki.

Przygotowali go wspólnie przedstawiciele urzędu marszałkowskiego, Instytutu Rozwoju i Promocji Kolei - koordynatora przewozów kolejowych w województwie i Zakładu Opolskiego Przewozów Regionalnych SA. Celem autorów było znalezienie takich rozwiązań, aby deficyt spółki był na poziomie akceptowalnym dla samorządu, dającym się uzasadnić walorami społecznymi i ekologicznymi transportu publicznego, a nie studnią bez dna, jak ma to obecnie miejsce w skali kraju.

Zadanie nie było łatwe, tym bardziej, że już obecnie po kilkuletniej działalności IRiPK wyczerpano wszystkie proste możliwości oszczędności i racjonalizacji. Wystarczy zajrzeć do sieciowego rozkładu jazdy, by się przekonać: na Opolszczyźnie praktycznie nie ma pociągów w godzinach skrajnych przed piątą, po dwudziestej drugiej, wszystkie odjazdy w cyklu ze stałymi końcówkami minutowymi, do wszystkich miast zapewniono dojazdy co najmniej na ósmą i powroty po szkole i po pracy, nie ma przejazdów służbowych. Przesiadki zaplanowano modelowo - w miastach węzłowych w ciągu kilku minut zjeżdżają się pociągi ze wszystkich kierunków i po kilkunastu minutach rozjeżdżają się. Schemat powtarza się - najczęściej w szczycie co godzinę, poza szczytem co dwie. Racjonalnie dobierany jest tabor, by nie tracić na paliwie - składy spalinowe to 2 wagony, elektryczne - zazwyczaj pojedynczy EZT.

Efekt jest widoczny gołym okiem - każdy kto dociera pociągami regionalnymi na Opolszczyznę, przesiada się z pustych pociągów do pełnych. Opolskie - najmniejsze województwo w Polsce, jest pod względem wielkości przewozów dziewiąte w kraju i dogania dużą Małopolskę. W zeszłym roku zanotowaliśmy wzrost przewozów o 3%, podczas gdy w całym kraju wystąpił spadek o 5%, obecnie porównując kwiecień do kwietnia mamy nawet 5% wzrostu - mówi Stanisław Biega z IRiPK.

W trakcie szczegółowej analizy ekonomicznej związanej z biznesplanem okazało się, że zakład ma bardzo wysokie stałe koszty własne. Żeby zmniejszyć ich udział w koszcie pociągokilometra podjęto dość niecodzienną, jak na polskie warunki, decyzję zwiększenia pracy przewozowej o 20%. Dzięki temu udział kosztów własnych spadł z 60% do 40% (poniżej 6 zł za poc. km.). To ucieczka do przodu - tłumaczy Biega - dzięki temu zapewnimy pracę wszystkim dotychczasowym pracownikom, tylko lepiej ich wykorzystamy, zwiększamy wydajność nie przez zwolnienia, lecz przez wzrost oferty. Z drugiej strony umożliwi to zaproponowanie klientom znacznie lepszej oferty niż w innych regionach kraju, wreszcie choć trochę porównywalnej do poziomu kolei na pewno nie niemieckich, ale przynajmniej czeskich, czy węgierskich.

Autobus szynowy firmy KOLZAM w Goleniowie - Zachodniopomorskie (WS)



Dzięki temu m.in. zostaną wznowione przewozy na dwóch, nieczynnych od kilku lat liniach: Brzeg - Nysa i Opole - Kluczbork. Do tej pory, wbrew temu, co dzieje się w reszcie kraju IRiPK nie redukował kosztów przez zawieszanie połączeń. To dyskusyjna oszczędność - tłumaczy Biega - obcina się część kosztów, ale również i wpływów, koszty stałe pozostają i rozkładają się na mniejszą liczbę pociągów, tym bardziej, że zawieszeniu nigdy nie towarzyszy proporcjonalna redukcja zatrudnienia. Jeśli po linii jest nadal prowadzony ruch towarowy to i tak koszty jej utrzymania pozostają. A pasażerowie odcięci od kolei nie dojadą do bardziej rentownych linii i straty będą się pogłębiać.

Tymczasem właśnie teraz IRiPK planuje zawieszenie dwóch linii. Pierwsza to linia Nysa - Głucholazy. Mimo, że tamtejsze starostwo było bardzo zainteresowane jej utrzymaniem, to równocześnie wydało pozwolenie dla konkurencyjnego przewoźnika autobusowego. Jeśli starostwo nie potrafi prowadzić spójnej polityki, to my nie widzimy uzasadnienia dla angażowania naszych środków w przewozy, z których popyt jest odciągany przez taki brak konsekwencji - ucina Biega. Jeśli chodzi o linię Kluczbork - Fosowskie, to powinna ona być zamknięta już dawno. Nie doszło do tego gdyż PKP zamiast kierować się badaniami frekwencji, zamykało linie według klucza: spaliny zamykamy, zelektryfikowane zostawiamy. Fosowskie to węzeł kolejowy, ale miejscowość mała. Obecnie jeździ tam już tylko jedna para pociągów, a potok zmniejszył się ze 120 do 60 osób. Jest jasne, że dla Kluczborka dużo ważniejsze jest połączenie z Opolem niż z niewielkim Fosowskiem.

Ciągłe dokładne pomiary frekwencji to podstawa dobrego

zarządzania przewozami i jednocześnie pierwsza czynność jaką powinien wykonać koordynator. Tym bardziej że dane dostarcza-ne przez PKP są na poziomie szczegółów niewiarygodne. Ostatnio wyszło to na Podlasiu, które zleciło Instytutowi badania. Dane kolejarzy w dużym stopniu różniły się z rzeczywistością. Wygląda na to, że kolej zawyża frekwencję na liniach głównych, zwłaszcza w godzinach skrajnych, a zaniża na lokalnych - ma to wspierać politykę zamykania tych linii. Generalnie zawyżane są potoki pasażerów, a zaniżane jednostkowe wpływy z pasażera. Uzasadnia to potem prowadzenie składów z dużą liczbą wagonów, bez rzeczywistej potrzeby w liczbie podróży. Tanie linie lotnicze dążą do współczynnika wykorzystania miejsc siedzących na poziomie 90 - 100%, na PKP w wielu regionach ten współczynnik jest niższy niż 5% np. dwudziestu pasażerów w pociągu złożonym z piętrowego, czterowagonowego składu bhp

Dokładne badania pozwalają na bieżąco oceniać trafność podejmowanych działań i prowadzą do ciekawych wniosków. Okazuje się, że coraz większy popyt występuje w godzinach międzyszczytowych w podróżach fakultatywnych na późniejszą godzinę, do rodziny, na zakupy, do urzędu. Na przykład w wakacje w relacji Kędzierzyn - Nysa największą popularnością cieszy się pociąg po ósmej.

Mamy nadzieję, że Opolskiemu, które już pokazało, że jak się chce, to można zapewnić dobrą i ekonomiczną komunikację kolejową, powiedzie się plan utworzenia spółki i pokaże dobry przykład innym województwom, a także spółkom PKP.



Rozmowa Zielonego Światła z Andrzejem Kasiurą członkiem zarządu Województwa Opolskiego

● Dlaczego Województwo Opolskie, jako jedno z nielicznych, zdecydowało się na utworzenie spółki kolejowej w ramach regionalizacji kolei?

- Żeby wreszcie mieć pełny wpływ na koszty i rozkład jazdy. Do tej pory byliśmy jedynie przekazującymi dotację budżetową do przewoźników kolejowych i nie mieliśmy wpływu na wykorzystanie tych pieniędzy. Bardzo aktywnie staraliśmy się wpływać na kształt rozkładu jazdy, jednak nie mieliśmy pełnej swobody, bardzo często też widzimy jak nasze pieniądze są marnowane. Tymczasem opracowany przez nas biznesplan, przewiduje że spółka będzie opłacalna przy założeniu dotacji samorządowej na poziomie 15 mln zł rocznie. Do tej pory Zakład Opolski Przewoźników Regionalnych przynosił stratę ok. 23-26 mln zł rocznie, z czego ok. 9 mln pokrywała dotacja, a reszta obciążała bilans Przewoźników Regionalnych.

● Województwo Opolskie, jako jedyne w kraju, od lat powierza koordynowanie przewozów kolejowych i autobusowych zewnętrznej firmie. Rozwiązanie to raport NIK określił jako modelowe. Skąd ten pomysł?

- Przewozy kolejowe to trudny, specjalistyczny temat i hermetyczna wiedza. Dla urzędnika bez kolejowego doświadczenia to czarna magia. Oprócz tego ważne są umiejętności negocjacyjne. Dlatego też jeszcze poprzedni zarząd uznał, że koordynowanie przewozów należy powierzyć fachowcom i zlecił to zadanie na drodze przetargu Instytutowi Rozwoju i Promocji Kolei. Dysponuje on wysokiej klasy specjalistami, w tym kadrą naukowo - techniczną. Uważam, że bardzo dobrze wywiązuje się ze swoich obowiązków. Mają inną perspektywę niż urzędnik.

● Nawet laik zdaje sobie sprawę, że na kolei panuje przerost zatrudnienia. Czy planujecie zwolnienia?

- Nie. Planujemy zwiększenie przewozów. Przejmujemy wszystkich dotychczasowych pracowników, a w dodatku zatrudnimy 70 maszynistów, którzy do tej pory byli wynajmowani z Cargo.

● Jak rozumieć będzie więcej pociągów?

- Tak. Na przykład na linii Nysa - Opole do obecnych sześciu par od grudnia dodajemy dwie, w tym jedną obsługiwaną autobusem szynowym. Będzie on jeździł głównie na linii Brzeg - Nysa, która od kilku lat była nieczynna, ale także na innych. Dzięki temu będzie to najlepiej wykorzystany szynobus w Polsce - o dziennym przebiegu ok. 900 km. Na przyszły rok zamawiamy z dotacji na tabor jeszcze dwa szynobusy. Wznowimy też ruch na linii Opole - Kluczbork - na razie będzie tam kursowała jedna para pociągów, a docelowo kilka par szynobusów. Oprócz pociągów osobowych uruchomimy własne pociągi pospieszne m.in. na trasie Wrocław - Opole - Kraków, oraz wreszcie dobre połączenie z Warszawą.

● Czy nie obawiacie się problemu przejazdów „na gapę” w kontekście nieuczciwości konduktorów, co ma miejsce na różną skalę w różnych regionach kraju?

- Przewidujemy podjęcie pewnych działań dla uszczelnienia systemu. Jednak uważamy, że dzięki wydzieleniu się z mołocha pracownicy będą zdecydowanie bardziej identyfikować się z firmą i wszelkie straty firmy będą bardziej odczuwać, niż straty w wielkim, anonimowym przedsiębiorstwie z odległą centralą.

notował: Krzysztof Rytel

Po spektakularnej akcji w lecie 2003 roku „Szynobusy dla gmin”, która przyciągnęła rzesze potencjalnych pasażerów na każdą stację odwiedzoną przez promocyjny pociąg, już tylko krok do upowszechnienia się tego typu pojazdów na polskiej kolei.



Lubelski Szynobus RegioVan z KOLZAMU (MZ)

Autobusy szynowe są coraz liczniejszą grupą taboru kolejowego w Polsce. Nie wszystkie województwa zdecydowały się kupić taki pojazd, za to często były to zamówienia na większą ich ilość. Warto zatem przyrzeć się jeszcze raz ofercie i możliwościom, które stwarzają lokalnym kolejom autobusy szynowe.

W latach 1991-2002 zamknięto w Polsce pod pozorem nierentowności ponad 6244 km linii kolejowych. Fakt ten był bardzo bolesny dla wielu mieszkańców małych miasteczek i wsi, dla których kolej była niekiedy jedynym oknem na świat, a przede wszystkim sposobem na codzienny dojazd do szkoły, pracy, na zakupy(1). Nic dziwnego, że każde kolejne sygnały o planowanym wyłączeniu ruchu kolejowego na lokalnych liniach kolejowych, a jest ich ostatnio znów coraz więcej, spotykają się z silnym oporem nie tylko mieszkańców, ale także władz

samorządowych. To właśnie zresztą do nich od 2001 roku powinna należeć inicjatywa w koordynacji i organizacji przewozów kolejowych, jako że otworzyły się możliwości bezpłatnego przejmowania od PKP zamykanych linii kolejowych, a województwa otrzymały prawne podstawy do koordynowania regionalnych przewozów kolejowych w swoich granicach administracyjnych.

Nic zatem dziwnego, że sytuacja kolei w wielu miejscach zaczęła się poprawiać, często zresztą właśnie za sprawą autobusów szynowych. Pod koniec 2003 roku eksploatowano w Polsce łącznie 15 szynobusów, w tym 11 z nich było własnością samorządów, a tylko 4 - PKP (2). Ale już od początku 2004 roku autobusów szynowych zaczęło przybywać w szybkim tempie, o czym donosimy na stronie szóstej.

Na pojedynczy szynobus, czy nawet kilka, stać niejednego samorząd wojewódzki, jeśli tylko pozna on korzyści wynikające z jego zakupu. Ceny dotychczasowych autobusów szynowych, wynosiły: od 1,9 mln złotych za niewielką oszczędnością wersję (około 90 miejsc, w tym 30 siedzących) SA107 z KOLZAM-u dla województwa Lubelskiego w 2002 roku, do 5,3 mln złotych za 150 miejscowy (60 siedzących) SA106 z Bydgoskiej PESY dla Warmii i Mazur z początku 2004 roku. Były to jednak zakupy pojedynczych jednostek, które ze zrozumiałych względów są droższe, niż zakupy kilku pojazdów. Każdy z 10. zamówionych zbiorowo szynobusów dwuczłonowych dla podlubińskich województw kraju kosztował 4,6 mln zł.

Podstawową korzyścią nawet z jednego droższego autobusu szynowego jest kolosalna różnica w kosztach funkcjonowania taboru na linii kolejowej, przy lepszej jakości przewozów. Porównanie kosztów zestawiono w tabeli nr 1. Przede wszystkim należy zwrócić uwagę na fakt, że zwłaszcza przy zmianie taboru z ciężkich lokomotyw typu SU42, czy SP45, na autobus szynowy, znacznie spada deficyt danej linii kolejowej, jeżeli wręcz nie staje się ona rentowna. Spowodowane jest to zarówno niższymi kosztami zużycia oleju napędowego, którego autobus szynowy spala około 200 litrów mniej na 100 km niż lokomotywa spalinowa, jak i oszczędnościami związanymi z kosztem opłat za infrastrukturę.

Orientacyjne koszty prowadzenia ruchu różnymi rodzajami taboru:

Składowe	PKP Przewozy regionalne		Operator niezależny
	Lokomotywa + 2 wagony	Autobus szynowy	
Infrastruktura	7,4 zł	2,5 zł	1,5 zł
Lokomotywa z drużyną trakcyjną	12,84 zł	5,90 zł	3,60 zł
Wagony	1,40 zł	-	-
Drużyna konduktorska	1,34 zł	1,34 zł	1,20 zł
Inne	3,00 zł (Marża centrali, zakładu PR, nieruchomości, sprzątanie zakładu itp.)	3,00 zł	1,50 zł (administracja, marketing, ubezpieczenie)
Razem	25,72 zł	12,74 zł	7,80 zł

ródło: Koleje Samorządowe, IRiPK, Warszawa 2003;

(1). Taylor Zbigniew, Zamknięcia dla ruchu pasażerskiego linii kolejowych w Polsce i ich społeczne konsekwencje, Przegląd Geograficzny nr 3/2003 (75), s. 351-383, Warszawa 2003.

(2). Biega Stanisław, Majewski Jakub, Samorządowe autobusy szynowe podsumowanie pierwszego roku eksploatacji, Rynek kolejowy nr 2/2004, Warszawa 2004;



Szynobus Lubelskiego Urzędu Marszałkowskiego (MZ)

Przykładów obniżenia kosztów eksploatacji linii kolejowej można podać kilka. Chyba najbardziej obrazowym jest linia kolejowa z Gorzowa Wielkopolskiego do Międzyrzecza. Z pomocą autobusu szynowego wznowiono tam kursowanie pociągów po kilkuletniej przerwie w funkcjonowaniu linii, zamkniętej jako nierentownej. Obecnie kursujący tam jeden najtańszy szynobus jednoczłonowy o niewielkiej pojemności, mający tylko krótkie postoje na stacjach końcowych w celu zwiększenia częstotliwości kursów, często nie jest już w stanie pomieścić wszystkich pasażerów, a wpływ wzrosły tak, że trudno mówić o deficycie na tej linii kolejowej.

Przy powyższych bezpośrednich zaletach autobusu szynowego należy jednak pamiętać, że korzyści te powinny być maksymalizowane. Innymi słowy szynobus powinien być wykorzystywany optymalnie do jego przeznaczenia, a to oznacza co najmniej 500 km dziennego przebiegu, gdyż najczęściej takie są możliwości pojazdu. Wtedy też wysokie nakłady poniesione na zakup, ubezpieczenie i amortyzację oraz koszty stałe prowadzenia pociągów, tj.: płace pracowników, koszty sprzątania itp., rozkładają się na większą pracę eksploatacyjną. Przy dziennym przebiegu autobusu szynowego na poziomie 500 km, prowadząc pociągi po linii należącej do PKP PLK S.A., rocznie zapłacimy 2 300 000 złotych. Przy takim samym przebiegu składu spalinowego po takiej linii zapłacilibyśmy 4 700 000 zł. Różnica pomiędzy wymienionymi kwotami stanowi oszczędność rzędu 2 400 000 złotych. Za tyle możemy kupić już jeden najtańszy autobus szynowy.

Doświadczenia pokazują, że oszczędności mogą być jeszcze większe i wynosić nawet 70% dotychczasowych kosztów funkcjonowania linii kolejowej. Zakupiony autobus szynowy przy

racjonalnej eksploatacji zwraca się zatem już po 1-2 latach. Przy czym co najmniej podtrzymuje on dotychczasowe wpływy, jeśli zachowuje funkcjonowanie linii kolejowej. Natomiast jeśli autobus szynowy będzie miał przebieg długości 150 km dziennie to zwrot kosztów zakupu autobusu będzie trwał nawet ponad 5 lat.

Poza tym większe przebiegi, niż w rozkładach jazdy układanych dotychczas dla ciężkich składów, oznaczają przede wszystkim lepszą obsługę pasażerów. Należy zatem w każdym przypadku wprowadzenia autobusu szynowego na linię kolejową dostosować rozkład jazdy do możliwości takiego taboru. Najczęściej oznacza to dołożenie do pierwotnego rozkładu jednego, dwóch, lub więcej pociągów na danej linii. Warto zauważyć, że jeśli pasażer ma do wyboru zamiast dwóch - cztery lub sześć kursów dziennie, to jest większe prawdopodobieństwo, że któryś z tych kursów pojedzie. Przede wszystkim jednak - jeśli prowadzenie autobusu szynowego na 50 km linii kolejowej kosztuje 600 zł, to już 150 pasażerów którzy zapłacą średnio 4 złote na tej trasie za bilet (cena biletów PKP na 50 km trasy wynosi 8 zł) zwraca koszty prowadzenia pociągu. Każdy następny klient generuje zysk, a będzie ich tym więcej, im lepsza jest obsługa komunikacją kolejową(3).

Zebrane już w różnych miejscach kraju doświadczenie w zakresie wykorzystywania szynobusów do przewozów lokalnymi kolejami pokazuje, że właśnie takie optymalne wykorzystanie tych pojazdów jest najlepszym rozwiązaniem. Przykładowo w województwie Kujawsko-Pomorskim dwie sztuki szynobusów zostały skierowane do obsługi aż trzech linii kolejowych, co spowodowało, że ich przebiegi dzienne wynosiły około 500 km. Dotychczasowy tabor nie byłby w stanie z taką intensywnością obsłużyć zaproponowanych relacji Żnin-Inowrocław-Toruń oraz Grudziądz-Działdowo i prawdopodobnie linie te zostałyby zamknięte z powodu niskiej frekwencji w wielkopojemnych pociągach oraz wysokich kosztów. Dzięki szynobusom udało się te linie uratować przed zawieszeniem właśnie dlatego, że zmieniony rozkład jazdy wpłynął na jakość obsługi transportowej, która stała się zadowalająca dla klientów.

Tymczasem w województwie wielkopolskim PKP postanowiło oszczędzić szynobusom dużego wysiłku i skierowało je na linie o stosunkowo dużych potokach podróży, które nie były zagrożone zawieszeniem, choć koszty ich funkcjonowania były spore, np.: Wolsztyn-Poznań-Gołańcz czy Jarocin-Lesno. Nie zmieniono przy tym jednak rozkładu jazdy i niewielkie pojazdy musiały jeździć przeciążone pasażerami z uwagi na małą częstotliwość kursów, w wyniku czego ich przebiegi dzienne nie przekraczały 250 km. Nie trudno się dziwić, że w tym wypadku autobusy szynowe nie spełniły pokładanych w nich nadziei zwłaszcza w oczach pasażerów, którzy często musieli jeździć przepełnionymi pociągami. Koszty funkcjonowania linii kolejowej mogły w takim wypadku spaść, ale wpływy także mogły zostać ograniczone.

Dane techniczno - ekonomiczne najpopularniejszych produkowanych w Polsce autobusów szynowych.

	KOLZAM Racibórz			PESA Bydgoszcz		ZNTK Poznań		
	1 człon	2 człon	3 człon	1 człon	2 człon	1 człon	2 człon	3 człon
Typ	211M	212M	210M	214M	217M	213M	215M	216M
Oznaczenie	SA107	SA109	-	SA106	-	SA105	SA108	-
Moc (kW)	190-235	(2x)190-235	(2x)235-275	500	500	250	250	250
Masa służbowa (t)	23,3	45	60	do 42	do 77			
Liczba miejsc ogółem	90	170-180	258-270	80-100	200	90	195	292
Liczba miejsc do siedzenia	30-44	62-88	106-132	60-80	do 180	38	94-101	137
Prędkość maksymalna (km/h)	100 (120)			120		100 (120)		
Maksymalny nacisk zestawu kołowego	16					14		
Cena netto (mln zł)	2	4	5,5	4-5	-	2,6-2,8	5,2-5,4	7-7,5
Zdolności produkcyjne w ciągu roku	41 pojazdów			36-48 pojazdów		20-30 pojazdów		

Czas realizacji zamówienia wynosi od 4 do 6 miesięcy. Zależy od liczby innych zamówień oraz zdolności produkcyjnych producenta.
ródło Dane producentów

(3)Chyliński Paweł, Apel o racjonalną gospodarkę wagonami motorowymi, Transport i Komunikacja, nr 2-3/2004, Kwidzyn 2004;

(4)Trybała Eugeniusz, Krytycznie o autobusach szynowych, Transport i komunikacja, nr 1/2004, Kwidzyn 2004;

Pozapowiększą charakterystyką autobusy szynowe posiadają dodatkowe korzystne cechy, widoczne szczególnie na liniach o złym stanie technicznym. Taką zaletą jest niska masa pojazdu. Szynobusy ważą pięć do sześciu razy mniej niż składy osobowe prowadzone lokomotywami np.: SU42 i ponad dwa razy mniej niż składy elektryczne EN57. Wobec tego zużycie infrastruktury przez taki pojazd jest wielokrotnie mniejsze, niż przez dotychczasowo używany tabor, co zresztą jest odzwierciedlone w cenach dostępu do infrastruktury PKP PLK S.A. Niższa masa pozwala także na lepsze parametry przyspieszenia autobusu szynowego oraz zwiększenie prędkości szlakowej pociągu. W 2000 roku próbne przejazdy autobusu szynowego SA101 na linii Lębork-Łeba wykazały, że mógł on pokonać ponad 32 km trasę w 41 minut, podczas gdy ciężka lokomotywa i skład wagonowy, aż w 52 minuty (4). PLK S.A. zdecydowała się także na opracowanie procedury umożliwiającej dopuszczenie podwyższonych prędkości dla autobusów szynowych, którą wprowadziła uchwała nr 328 zarządu PKP PLK S.A. z 10 grudnia 2003 roku. Poza tym szynobusy znacznie skracają czas potrzebny na przygotowanie pociągu do drogi powrotnej, gdyż nie jest konieczne przetaczanie lokomotywy na początek składu. Pozwala to oszczędzić nawet pół godziny, które może zaważyć na wprowadzeniu 1-2 dodatkowych pociągów w ciągu dnia na danej linii kolejowej.

Wspomnijmy jednak na koniec o pewnych niedostatkach rozwiązywania problemów lokalnych linii kolejowych za pomocą autobusów szynowych. Przede wszystkim wiele z obecnie eksploatowanych autobusów szynowych to konstrukcje prototypowe, dodatkowo wyprodukowane często w pojedynczych egzemplarzach. Nie jest to korzystne rozwiązanie głównie ze względu na koszty eksploatacyjne, zwłaszcza po zakończeniu okresu gwarancyjnego. Dlatego też przy dokonywaniu zakupów tego typu taboru warto myśleć perspektywnie i zamawiać tabor już sprawdzony na torach, który może być kupiony seryjnie lub w ramach wspólnego zamówienia z innym kupcem na większą partię pojazdów. Dobrym przykładem jest tu łączony zakup szynobusów dla trzech województw z Podkarpacia.

Wiele z tych prototypowych konstrukcji nie cechowało się także niezawodnością. W efekcie oszczędności z funkcjonowania linii kolejowej były dużo niższe, niż oczekiwano. Koszty rosły ze względu na naprawy pojazdu oraz konieczność bądź wyłączenia pociągów z linii w danym dniu, bądź prowadzenia ich starym, droższym w eksploatacji taborem. Zawodność przewoźnika w takim przypadku także negatywnie oddziaływała na pasażerów, z których wielu mogło zrazić się do nierzetelności kolei, zwłaszcza, iż zdarzały się przypadki, kiedy zepsuty szynobus zastępowano znacznie mniej komfortową Kolejową Komunikacją Autobusową.

W każdym razie autobusy szynowe to pozytywny przejaw nowej jakości w zarządzaniu przewozami kolejowymi nakierowanej na dobro pasażera, co dotychczas wydawało się nie

Szynobus z PESY w woj. kujawsko - pomorskim (WS)



być najważniejszym czynnikiem wykonywania kolejowych przewozów regionalnych. Posiadający i kupujący autobusy szynowe z całą pewnością mogą liczyć na większe poparcie swoich działań, niż Ci, którzy nie wymieniają taboru ograniczając koszty i wpływy linii kolejowych zamykając je i pozbawiając ludzi podstawowego prawa do taniej i bezpiecznej podróży.

Szynobus ratuje połączenie Dębica-Stalowa Wola

1 czerwca tego roku rozpoczął kursowanie na trasie Dębica - Mielec - Tarnobrzeg - Stalowa Wola nowy szynobus, pochodzący ze wspólnego zamówienia województw: Śląskiego, Małopolskiego i Podkarpackiego. Jest to pierwszy z zamówionych 10 autobusów szynowych dla tych województw. Już ten jeden pojazd spowodował, że przewidywane do zamknięcia połączenie Dębicy i Stalowej Woli, dotychczas obsługiwane ciężkimi lokomotywami spalinowymi zostanie utrzymane, mimo iż autobus szynowy będzie jeździł dziennie po tej trasie tylko dwukrotnie do Rozwadowa i z powrotem.

Podkarpacki szynobus to dwuczłonowy model 212M z raciborskiej fabryki KOLZAM, mogący przewieźć maksymalnie 180 osób. Autobus ma przedział bagażowy, w którym możliwy jest bezpieczny przewóz rowerów. Wysoką wygodę zapewniają pasażerom ergonomiczne fotele i ekologiczna kabina WC. Silnik spełnia normy emisji spalin Unii Europejskiej na poziomie EURO II, a praca maszynisty jest wspomagana przez komputer pokładowy. Autobus kosztował 4,6 mln złotych.

Ł.N.

Nie na wakacje

7 czerwca 2004 przyjechał do Lęborka długo oczekiwany autobus szynowy, skierowany do obsługi linii kolejowej Lębork-Łeba. Jakkolwiek w sezonie wakacyjnym na linii tej pociągi jeżdżą wypchane po brzegi pasażerami, to poza sezonem utrzymanie tego połączenia jest bardzo kosztowne. Dlatego władze Województwa Pomorskiego zdecydowały, że od 1 września do końca roku szkolnego na tej trasie będzie kursował autobus szynowy. Jest to dwuczłonowy szynobus typu 212M z KOLZAMU, który kosztował 4,7 mln złotych.

Radość z nowego pojazdu zmąciły jednak niesnaski pomiędzy władzami województwa a PKP, na temat ceny przejazdu po trasie Lębork-Łeba. Silna konkurencja pomiędzy drobnymi przewoźnikami autobusowymi spowodowała, że już od dawna bilet kolejowy jest droższy, niż przejazd mikrobusem, lub autobusem. Cena biletu kolejowego wynosi 6,80 zł podczas gdy autobusem pojedziemy z Lęborka do Łeby już za 4,50 złotych. Władze województwa proponowały obniżenie ceny do co najwyżej 5 złotych. Jednak nie wiadomo jak na to zareagowałby przewoźnicy autobusowi oraz kto zapłaciłby za ewentualną obniżkę wpływów z biletów.

W okresie wakacji ten autobus szynowy można spotkać na jednej z pomorskich linii kolejowych w okolicach Kościerzyny, gdyż dopełnia on grupę trzech pojazdów kursujących w tamtym rejonie. Żeby tylko te szynobusy jeździły - mówi Eugeniusz Manikowski z Pomorskiego Urzędu Marszałkowskiego, - inaczej niedługo na palcach jednej ręki policzymy lokalne linie kolejowe.

M. P.

Nowe wojewódzkie szynobusy w 2004 roku

Styczeń:

● W województwie Podlaskim powrócił na szlak Hajnówka-Cisówka używany wcześniej szynobus, który był w naprawie głównej.

Luty:

● Nowy autobus szynowy przybył do województwa Warmińsko-Mazurskiego i kursuje na trasie Olsztyn-Braniewo-Elbląg-Braniewo-Olsztyn oraz Olsztyn-Mikołajki-Elk-Giżycko-Olsztyn. Na trasie Goleniów-Kołobrzeg zaczął jeździć szynobus zakupiony przez województwo Zachodniopomorskie.

Marzec:

● Wyremontowany autobus szynowy ponownie rozpoczął kursowanie na trasie Kraków-Wieliczka. Województwo Małopolskie chciałoby uruchomić dzięki niemu także połączenie kolejowe Kraków-Balice Lotnisko.

Kwiecień:

● Nowy pociąg rozpoczął kursowanie w województwie Podlaskim na linii Białystok-Czeremcha. Aż dziesięć pojazdów zamówiły wspólnie województwa: Małopolskie, Podkarpackie i Śląskie.

Czerwiec:

● 1 czerwca szynobus uratował od zamknięcia linię kolejową Dębica-Mielec-Tarnobrzeg-Stalowa Wola w województwie Podkarpackim.

● 7 czerwca przybył do Lęborska autobus szynowy województwa Pomorskiego dla linii Lębork-Łeba.

● 14 czerwca pierwszy z zamówionych 8 szynobusów dla województwa Kujawsko-Pomorskiego zaczął kursowanie na linii Ciechocinek-Aleksandrów Kujawski

Lipiec:

● Opolski Urząd Marszałkowski za 5 mln złotych kupił szynobus do obsługi linii kolejowych z okolic Nysy.

Sierpień:

● W województwie Lubuskim pojawił się autobus szynowy ZNTK Poznań na trasie Zbąszynek-Gorzów Wielkopolski.

Planowane dostawy:

● 8 szynobusów zamówiło w tym roku Województwo Kujawsko-Pomorskie w fabryce PESA z Bydgoszczy. Do końca roku jeszcze przynajmniej dwa pojawią się w tym województwie, jeden we wrześniu, a kolejny (lub dwa) w grudniu. Już zapowiedziano, że dzięki nim uratowana zostanie od zamknięcia linia kolejowa Toruń-Lipno.

● Pod koniec roku dwa szynobusy powinny pojawić się na Dolnym Śląsku na szlakach w okolicy Wrocławia. Być może dzięki nim otwarta zostanie ponownie linia kolejowa Wrocław-Trzebnica.

● Województwa: Śląskie, Małopolskie i Podkarpackie zamówiły w fabryce KOLZAM 10 szynobusów i kolejne dostawy dla tych województw są spodziewane w czwartym kwartale tego roku.

● W tym roku należy się także spodziewać dwóch nowych szynobusów dla Wielkopolski (obecnie w tym województwie jeździ 7 takich pojazdów. Natomiast w przyszłym roku województwo Wielkopolskie zamierza zaciągnąć kredyt na zakup aż 11 autobusów szynowych.

● Warmińsko-Mazurskie planuje co roku kupować wspólnie z PKP nowy szynobus dla województwa, a zatem oczekiwany jest zakup takiego pojazdu w 2005 roku.

● Zachodniopomorskie zdecydowało się we wrześniu rozpiścić konkurs na zakup szynobusów z dotacji rządowej (12,5 mln zł). Planowany jest zakup 3 pojazdów. Jeden dodatkowo zasili linię kolejową Goleniów-Kołobrzeg, a pozostałe będą kursować pomiędzy Szczecinkiem i Runowem Pomorskim.

Błąd, czy chłodna kalkulacja?

14 czerwca tego roku po raz pierwszy wyruszył w trasę szynobus SA106-004 z bydgoskiej PESY. O 12:34 odjechał z dworca Aleksandrów Kujawski, w kierunku stacji Ciechocinek. Na tej trasie ma kursować kilkakrotnie w ciągu dnia, jednak wyrabiając dziennie jedynie około 200 km przebiegu. Czy zatem jedno z najbardziej doświadczonych w wykorzystywaniu szynobusów województw popełniło błąd, nie zapewniając nowemu pojazdowi trasy umożliwiającej bardziej efektywnego wykorzystania jego możliwości wynoszących co najmniej 500 km dziennie? Zdania są podzielone. Trzeba przyznać, że istniały przesłanki za takim rozwiązaniem.

● Obieg szynobusu na trasie do Ciechocinka zapewnia 15% rezerwy taborowej, koniecznej do prawidłowego funkcjonowania grupy kilku pojazdów. Autobusy szynowe rotacyjnie wymieniają się na liniach obsługiwanych nimi w województwie, dzięki temu możliwe jest wyłączenie jednego z nich w celu dokonania przeglądu, lub naprawy, bez straty tych pojazdów na najbardziej potrzebujących ich liniach, gdzie jeżdżą one po 500 km mówi Piotr Łatwik z Urzędu Marszałkowskiego w Toruniu.

Autobus ten kursuje do Ciechocinka tylko w dni powszednie, ponieważ w weekendy dwa szynobusy łączone są w jeden skład jeżdżący pomiędzy Toruniem, Grudziądem i Działdowem.

● Łączenie dwóch szynobusów w jeden skład to marnotrawstwo. Jeśli są do dyspozycji dwa mogące kursować niezależnie na 2 lub 3 liniach składy, to obsługiwane nimi tylko jednej linii nie ma sensu, bo można ją obsłużyć innym, bardziej pojemnym taborem - stwierdził Jakub Majewski z Instytutu Rozwoju i Promocji Kolei.

Jest to pierwszy z zamówionych przez województwo Kujawsko-Pomorskie na początku roku 8 szynobusów. Zamówiono jedno i dwuczłonowe pojazdy firmy PESA. Pierwszy z nich jest jedno-członowy i kosztował 4,9 mln. We wrześniu ma przybyć drugi, a w grudniu być może nawet dwa następne. Można spodziewać się, że dzięki nim zagrożone zawieszeniem linie kolejowe, np.: Toruń Główny- Sierpc, nie zostaną zlikwidowane.

S. M.



Szynobus firmy PESA (WS)

Wprowadzony ustawą o kolei w 1997 roku obowiązek koordynacji przewozów regionalnych przez samorządy szczebla wojewódzkiego, wydawał się logicznym i dobrym posunięciem.

Dobrze obeznany z potrzebami mieszkańców gospodarz, jakim jest województwo, powinien lepiej i efektywniej zarządzać transportem publicznym, zwłaszcza zlokalizowanym na własnym terenie. Województwa nie miały dobrego startu w tym zakresie, gdyż już w 1998 roku likwidowano kolejne liczne połączenia regionalne. Zamknięto między innymi linie: Opole-Kluczbork (linia, która ma być reaktywowana w rozkładzie jazdy na rok 2004/2005, dzięki staraniom Województwa Opolskiego), Sierpc-Brodnica, Inowrocław-Żnin (linia reaktywowana w 2000 roku dzięki szynobusom zakupionym przez władze województwa Kujawsko-Pomorskiego), Śmigiel-Wielichowo (kolej wąskotorowa reaktywowana w 2001 roku dzięki staraniom IRiPK), Łapy-Ostrołęka-Szczytno, Bielsk Podlaski-Hajnówka-Białowieża, Ostrołęka-Małkinia-Siedlce. Czy w wyniku coraz dalej idącej regionalizacji może być lepiej?

Po prawie siedmiu latach doświadczeń urzędów marszałkowskich z koordynacją przewozów kolejowych o charakterze regionalnym, dochodzi do kolejnych zamknięć linii kolejowych, czego przykładem jest zamknięcie linii kolejowej z Nasielska do Sierpca. Przyczyną tego jednak nie są powszechnie znane problemy finansowe województw, czy spółki PKP Przewozy Regionalne. Raczej gorę nad brakiem pieniędzy wziął tym razem brak profesjonalizmu oraz, co ironicznie, brak wiedzy i chęci województw do zajmowania się lokalnym i regionalnym transportem publicznym. Kolej przyjmowano raczej jako kolejne kukulcze jajo rządu, mające na celu zabranie pieniędzy z ich budżetu, a nie narzędzie rozwoju regionu. Nie była to jednak sytuacja powszechna, bo niektóre z województw poradziły sobie z tym jajem bardzo dobrze.

W każdym województwie wyznaczono jednego z przedstawicieli zarządu, do zajmowania się koordynacją przewozów. Sprawuje on zwierzchnictwo nad wydziałem, który zajmuje się sprawami dotyczącymi przewozów kolejowych, a także często autobusowych. Takie rozwiązanie funkcjonuje np.: w województwie Kujawsko-Pomorskim, gdzie przewozami regionalnymi zajmuje się Wydział Gospodarki i Infrastruktury. Podobnie w Województwie Mazowieckim wicemarszałek mający w kompetencji sprawy komunikacji kolejowej, pełni zwierzchnictwo nad Wydziałem Nieruchomości i Infrastruktury Urzędu Marszałkowskiego.

W większości wypadków jednak, ani przedstawiciel zarządu, ani wydział mu podległy w tym zakresie nie wykazywał żadnej inwencji i świeżości spojrzenia na problemy kolei regionalnych, tak jak tego można było oczekiwać. Powodem mogły być zarówno braki kadrowe, jak i zwykły brak doświadczenia pracowników.

Sztandarowym przykładem dbałości gospodarzy wojewódzkich o przewozy regionalne były zakupy szynobusów dla deficytowych linii kolejowych. Jednak przede wszystkim samorządy powinny zajmować się koordynacją przewozów.

Tylko, że zarządzanie zostawiono w wielu województwach niestety w rękach przewoźnika PKP Przewozy Regionalne. Tymczasem jego polityka przypomina do złudzenia działanie przedsiębiorstwa, dążącego do samozniszczenia i województwa powinny się bacznie przyglądać, i aktywnie wpływać na proponowane przez niego rozwiązania.

Przed wszystkim PKP PR przedstawia władzom województwa własne obliczenia kosztów funkcjonowania poszczególnych linii kolejowych oraz potoków pasażerów, np.: motywując nimi wniosek o zastąpienie przewozów kolejowych Kolejową Komunikacją Autobusową lub wniosek o likwidację przewozów. Dane te jednak, jak pokazały już nie raz badania niezależnych od PKP organizacji, są wysoce niewiarygodne. Na przykład na zlecenie Województwa Podlaskiego IRiPK zbadał potoki pasażerów na liniach wspólnie finansowanych przez Podlasie z Województwem Mazowieckim. Okazało się, że wskazywana jako wysoko deficytowa linia Siedlce-Czeremcha, którą PKP typuje do zamknięcia, ma większą frekwencję w pociągach, niż linia Tłuszcz-Małkinia. Stopniowo na podstawie takich danych PKP zmuszało niedoświadczone województwa do przyjmowania niekorzystnych rozkładów jazdy, ograniczających liczbę pasażerów kolei.

Jednak nie bez winy były tu władze województw, które w obawie przed nadmiernym zaangażowaniem własnych pieniędzy w niepewną przyszłość polskich kolei, których restrukturyzacja przebiega w bardzo wolnym tempie i ma nieokreślony cel, nie inwestowały i nie kontrolowały poczynąń przewoźnika, mimo ustawowego obowiązku. Było to trudne, bo ustawowe dotacje do przewozów regionalnych stale malały, mimo zapewnień ustawowych o corocznym ich wzroście. O ile jednak można wybaczyć brak inwestycji w autobusy szynowe, które mogą być sporym obciążeniem dla budżetu, trudno nie nazwać zaniedbaniem oszczędności na prostych analizach, które właściwie bez nakładu finansowego (w ramach godzin pracy pracowników urzędów), można było przeprowadzić. Na podstawie tych analiz zaś można było ułożyć rozkłady jazdy na tyle korzystne dla pasażerów, że deficyt linii kolejowych, który stale wykazywały obliczenia PKP PR byłby dużo mniejszy.

Taką analizą mogłyby być proste porównania czasów przejazdów koleją i komunikacją autobusową pomiędzy poszczególnymi stacjami i ocena konkurencyjności na tej podstawie. Poza tym oferta organizacji zajmujących się badaniem przewozów kolejowych, potoków pasażerów i kosztów wydaje się bardzo atrakcyjna zarówno cenowo, jak i jakościowo. Konstrukttywne wnioski udało się poprzec praktycznie beznakładową analizą chociażby na Mazowszu, co zrobiło Centrum Zrównoważonego Transportu, niestety nie Urząd Marszałkowski. W raporcie Centrum na ten temat wykazano, że pięć linii kolejowych zagrożonych jest zawieszeniem na Mazowszu z powodu złych rozkładów jazdy. Centrum wskazało, że priorytetem na tych liniach powinny być przewozy lokalne do miast powiatowych do pracy i do szkoły oraz po pracy i ze szkoły. Tymczasem województwo pozwoliło na ułożenie rozkładu stosownie do potrzeb kolejarzy dojeżdżających do pracy, np.: na stacji Nasielsk, którzy stanowią mniejszość potencjalnych pasażerów tych linii.

Bardzo praktycznym rozwiązaniem mogłoby być także utworzenie, na wzór organizacji komunikacji miejskiej, wojewódzkich zarządów przewozów regionalnych. Zarząd taki, w ramach województwa zarządzałby środkami pochodzącymi z dotacji do przewozów oraz innymi przeznaczonymi na ten cel, i koordynował przewozy kolejowe. Organizacja przewozów odbywałaby się na podobnej zasadzie, jak w miastach, gdzie powierzenie przewozów na danej linii jest przedmiotem przetargu. Nie tylko umożliwiłoby to stworzenie krajowej konkurencji na rynku przewozów regionalnych, ale, w krótszej lub dłuższej perspektywie, do obniżenia cen za usługi i



Przeworska Kolej Wąskotorowa (MZ)

poprawy jakości tych usług. Warty jest także polecenia tzw.: outsourcing zastosowany w województwie Opolskim, a także planowany w Lubelskim oraz Zachodniopomorskim. Dzięki takiemu rozwiązaniu już od 2001 roku Województwo Opolskie, w najlepszy z możliwych sposobów wywiązuje się z ustawowego obowiązku koordynacji przewozów regionalnych. Wyłoniono w przetargu firmę Instytut Rozwoju i Promocji Kolei, zajmującą się profesjonalnie w imieniu województwa tym zadaniem. Kontrahentowi zlecono układanie rozkładów jazdy, ale przede wszystkim rozpoznanie rynku przewozów, co w znacznym stopniu poprawiło dostosowanie rozkładu do potrzeb klientów. Dzięki działalności Instytutu nie tylko zwiększyła się rentowność przewozów kolejowych w Województwie Opolskim, ale praktycznie bez inwestycji zwiększono liczbę pociągów - rzecz która od dawna nie była praktykowana na liniach regionalnych w Polsce. Praca przewoźowa w Województwie Opolskim od grudnia 2004 roku będzie większa o 20%, niż w rozkładzie jazdy 2003/2004. W jaki sposób się to udało?

Dokładnie przeanalizowano wcześniejsze rozkłady jazdy, starając się wychwycić te elementy, które nie przynosiły zysku. Były to przede wszystkim przejazdy służbowe, czyli pociągi niedostępne dla pasażerów, służące jedynie przejazdowi do stacji początkowej. Starano się lepiej dopasować pojemność pociągów, do potoków pasażerów, eliminując np.: bardziej kosztowne przewozy dwoma składami elektrycznymi, na rzecz przewozów jednym składem. Uwolniło to dodatkowy tabor, umożliwiając częstsze kursowanie pociągów. Wprowadzono także bardzo konsekwentnie zasadę taktowania odjazdów pociągów, którą pasażer może łatwiej zapamiętać od przypadkowo ułożonych końcówek minut. Starano się także skomunikować jak najkorzystniej pociągi regionalne na stacjach węzłowych, szczególną uwagę zwracając na skomunikowania z pociągami dalekobieżnymi.

Zasada taktowania jest zastosowana na stacji Opole Główne

np.: w zakresie odjazdów pociągów regionalnych do Wrocławia Głównego. Pociągi odjeżdżają z Opola do Wrocławia o godzinach 5:50, 6:50, 7:50, 9:50, 12:50, 13:50, 14:40, 15:50, 16:50, 17:50 i wyjątkowo wieczorem o 18:46 oraz 20:56. Bardzo dobrze ułożone są także skomunikowania na pociągi dalekobieżne. Na przykład do Opola w obecnym rozkładzie jazdy pociągi regionalne przyjeżdżają ze wszystkich kierunków przed godziną 7:00 (6:20 z Fosow-skiego, 6:49 z Wrocławia, 6:41 z Gliwic, 6:49 z Kędzierzyna-Koźla i 6:40 z Nysy oraz 6:50 z Jelcza Laskowic) a o 6:59 odjeżdża ekspres w relacji Opole Gł.-Warszawa Wsch. Podobna sytuacja ma miejsce także, np.: w okolicach godz. 9:00 oraz 16:00.

Stosowano także metodę w łatwy sposób łączącą taktowanie ze skomunikowaniami, polegającą na ułożeniu stałych, powtarzalnych schematów kursowania pociągów. Schematy te są opracowywane dla poszczególnych stacji, i polegają na tym, że pociągi ze wszystkich kierunków w danym węźle przyjeżdżają o podobnej porze, w krótkich odstępach czasu. Kiedy już pociągi zjadą na stacje węzłową, po krótkim postoju umożliwiającym przesiadkę odjeżdżają w drogę powrotną. W jednym z ułożonych przez IRiPK rozkładów jazdy na Opolszczyźnie, do Kędzierzyna Koźla zjeżdżają się przed 6:00 następujące pociągi: z Nysy (5:47), z Raciborza (5:48), z Opola (5:49) i z Katowic (p. Gliwice - 5:50). Rozjeżdżają się natomiast w następującej kolejności: do Raciborza (5:52), do Wrocławia (p. Opole 6:00), do Gliwic (6:03), do Nysy (6:05).

Na podstawie zgromadzonej wiedzy na temat przewozów regionalnych w województwie opolskim, ale także w innych regionach, które może nie tak konsekwentnie, ale chociaż częściowo starają się wpływać na rozkłady jazdy, można podać katalog działań, jakie powinien podejmować obecnie wojewódzki koordynator przewozów regionalnych:

PORADNIK WOJEWÓDZKIEGO KOORDYNATORA PRZEWÓZÓW REGIONALNYCH

1. Szkół się i negocjuj. Przede wszystkim należy starać się negocjować z przewoźnikiem kolejowym, zwłaszcza takim jak PKP Przewozy Regionalne, korzystne warunki i zasady układania rozkładów jazdy. Wszystkie pociągi powinny służyć dojazdowi największej ilości pasażerów na danej linii kolejowej, a nie, jak to się często dzieje, głównie pracownikom kolei. Warto szkolić w zakresie układania rozkładów jazdy i budowania oferty przewoźowej własnych pracowników, aby mogli kontrolować poczynania przewoźnika.

2. Analizuj i buduj. Koordynator powinien pozyskiwać własne dane na temat kosztów i zysków z przewozów kolejowych, potoków pasażerów, a także dysponować innymi analizami, np.: na temat konkurencyjności kolei w regionie wobec przewoźników autobusowych oraz transportu samochodowego. Dane te powinny służyć weryfikacji wiarygodności danych o kosztach i potokach pasażerów przedstawianych przez przewoźników oraz budowie korzystnej społecznie i ekonomicznie oferty przewoźowej.

3. Likwiduj koszty, powiększaj wpływy. W zakresie funkcjonowania przewozów koordynator powinien starać się przede wszystkim likwidować koszty, przy utrzymaniu wpływów na dotychczasowym lub wyższym poziomie. Likwidacja linii kolejowych nie spełnia tego kryterium, bo likwiduje koszty oraz wpływy. Zmniejszenie kosztów funkcjonowania linii najczęściej udaje się niewielkimi inwestycjami oraz dostosowaniem oferty do potrzeb pasażerów. Także użycie posiadanego taboru należy dostosowywać do potoków pasażerów, np.: kupując autobusy szynowe i wprowadzając je na linie o niskich potokach lub stosując pojedyncze składki EZT zamiast podwójnych. Wobec tego konieczna staje się rozbudowa oferty przewoźowej o większą liczbę pociągów.

4. Woź pasażerów ... W ramach redukcji kosztów przede wszystkim powinno się racjonalizować rozkład pracy przewoźowej w ciągu dnia. Pierwszym krokiem musi być likwidacja przejazdów służbowych, nie służących pasażerom, a tylko i wyłącznie pracownikom kolei w dojazdach do stacji początkowych. Także prowadzenie pociągów w godzinach skrajnych, czyli przyjeżdżających przed godziną 6:00 lub po 21:00 do stacji końcowych zwykle nie przynosi żadnych korzyści. W tym względzie PKS daje przykład, gdyż najczęściej dworce autobusowe w mniejszych miastach są zamykane już o 20:00.

5. ... wtedy kiedy tego potrzebują. Koordynator pracujący na rzecz pasażera kolei regionalnych, powinien pamiętać, że najważniejsze są dojazdy na godziny rozpoczęcia pracy i nauki szkolnej - 6:00, 7:00, 8:00 (obecnie najczęściej na 8:00 i coraz rzadziej na 6:00, ale być może coraz częściej na 9:00), oraz konsekwentne powroty po 8. godzinach, czyli po 14:00, 15:00, 16:00, 17:00. Wiele wskazuje na to, że coraz większą popularnością cieszą się również przewozy pomiędzy godzinami szczytu.

6. Układaj prosty rozkład jazdy. W ramach budowania przyjaznej pasażerowi oferty przewoźowej powinno się bezwzględnie stosować zasadę taktowania odjazdów pociągów, dzięki której pasażer łatwo pamięta rozkład jazdy. Im łatwiejszy jest rozkład jazdy, im mniej zawiera pociągów kursujących tylko w określonych dniach tygodnia, kursujących po ogłoszeniu, lub do odwołania, tym więcej pasażerów chce z niego korzystać, bo zna ofertę.

7. Twórz sieć transportową. Stosuj skomunikowania o niedługim czasie oczekiwania na stacji węzłowej. Poza tym zwróć uwagę na skoordynowanie przewozów kolejowych oraz autobusowych o lokalnym charakterze. Może warto, aby autobusy dowoziły i odwoziły pasażerów na pociąg. Nie bezzasadnym byłoby też wprowadzenie łączonej taryfy na kilka rodzajów transportu lokalnego, lub stosowanie rozwiązań Park&Ride.

8. Reklamuj się. Należy stosować proste środki marketingowe wychodzące poza teren stacji i pociągu, np.: umieszczanie rozkładów jazdy w lokalnej prasie, w sklepach, umieszczanie reklam. Te często niskonakładowe działania przynoszą bardzo duże efekty w postaci wzrostu liczby pasażerów.

Regionalne linie kolejowe w województwie mazowieckim zagrożone zawieszeniem

Skrót Raportu nr 1/2004

Przygotowanie:
Wojciech Szymalski
Krzysztof Rytel

Centrum Zrównoważonego Transportu opracowało Raport na temat regionalnych linii kolejowych w województwie mazowieckim zagrożonych zamknięciem, tj.:

- Nasielsk - Sierpc (już wprowadzono Kolejową Komunikację Autobusową od 1 czerwca),
- Łuków - Pilawa (planowane wprowadzenie Kolejowej Komunikacji Autobusowej od 21 lipca),
- Radom Tomaszów Mazowiecki,
- Siedlce - Czeremcha,
- Dęblin - Radom.
- Radom - Tomaszów Mazowiecki

Stwierdzono, że wszystkie wymienione linie nie prowadzą ruchu osobowego bezpośrednio do Warszawy. Stan techniczny każdej linii nie wyklucza ich poprawnego i atrakcyjnego funkcjonowania w ramach przewozów pasażerskich.

Zaobserwowano jednak skandaliczny stan zarządzania ofertą przewozową na tych liniach. Od początku lat 90. następuje stała redukcja pociągów zniechęcająca skutecznie pasażerów do korzystania z kolei. Przykładowo od 1992 roku na linii Nasielsk-Sierpc liczba pociągów dziennie zmalała z 8 do 3 par a na linii Radom-Tomaszów Mazowiecki z 9 do 3. Likwidowano na tych liniach pociągi pospieszne, dalekobieżne w tym prowadzące bezpośrednio do Warszawy. Jest to wynik świadomej polityki przewoźnika (PKP PR) zmierzającej do wygaszenia popytu na liniach lokalnych i ich stopniowej likwidacji. W ramach tej

polityki PKP przedstawia organizatorom przewozów dane na temat kosztów i potoków pasażerów niegodne z prawdziwą sytuacją, na podstawie których podejmowane są decyzje o zamknięciu linii. Wykazały to badania jakie wykonał Urząd Marszałkowski Województwa Podlaskiego na liniach biegnących częściowo po terenie tego województwa i Mazowsza: Białystok-Małkinia, Siedlce-Czeremcha. Zarząd Województwa Mazowieckiego nie sprawdza wiarygodności danych otrzymywanych od PKP i mimo ustawowego obowiązku, organizowania regionalnych kolejowych przewozów pasażerskich, nie przeciwdziała tej polityce i likwidacji przewozów na liniach lokalnych.

Z braku kontroli ze strony Urzędu Marszałkowskiego nad działaniami PKP ułożone dla tych linii rozkłady jazdy nie uwzględniają znaczenia ruchu lokalnego (relacje dowozowe do miast powiatowych). Poza tym niekonsekwencja w zapewnianiu relacji dowozowych (np.: zapewnianie powrotu po południu, bez dojazdu rano) zniechęcają podróżnych do kolei. Przykładowo na linii Nasielsk - Sierpc pierwszy pociąg przyjeżdżał do Płońska, największego miasta na trasie, z kierunku Nasielska o 10:30. Pierwszy pociąg z Sierpca o 5:36, a następny dopiero o 13.46. Pierwszy pociąg do Sierpca z Nasielska przyjeżdżał dopiero o 11:56!!!

Rozkład jazdy nie uwzględnia również konkurencji z przewoźnikami samochodowymi w ramach przejazdów ponadlokalnych, szczególnie do Warszawy (zbyt długie czasy przejazdów koleją do Warszawy w stosunku do komunikacji autobusowej) - co ilustrują poniższe tabele:

Tabela 1.

Zestawienie czasów przejazdów komunikacji autobusowej i kolejowej w relacji: wybrane miasta na liniach lokalnych - Warszawa.

Relacja	Komunikacja autobusowa	Kolej
	Czas najkrótszego przejazdu	Czas najkrótszego przejazdu
Sierpc-Warszawa	2h 11min.	3h 53 min.
Płońsk-Warszawa	55min-1h	2h 27 min
Przysucha-Warszawa	2h 25min.	2h 40min.
Siemiatycze-Warszawa	3h 12min.	2h 22min.
Stoczek Łukowski-Warszawa	1h 27 min.	1h 26min.

ródło: Internetowy rozkład jazdy autobusów www.rozklady.com.pl oraz pociągów www.rozklad.pkp.pl

Tabela 2.

Zestawienie czasów przejazdów komunikacji autobusowej i kolejowej w relacjach dowozowych pomiędzy miejscowościami leżącymi na trasie lokalnych linii kolejowych..

Relacja	Komunikacja autobusowa	Kolej
	Czas najkrótszego przejazdu	Czas najkrótszego przejazdu
Sierpc-Raciąż	1h 05 min.	45 minut
Siemiatycze-Siedlce	1h 50 min.	1h 15min.
Przysucha-Radom	45 minut	50 minut
Łuków-Stoczek Łukowski	35 minut	26 minut
Przysucha-Drzewica	36 minut	21 minut

ródło: Internetowy rozkład jazdy autobusów www.rozklady.com.pl oraz pociągów www.rozklad.pkp.pl

Na stan finansowy linii lokalnych wpływa także zły stan taboru i jego niedostosowanie do potrzeb przewozowych. Zawsza to znacznie koszty funkcjonowania takiej linii. Koszt prowadzenia pociągu składem piętrowym z lokomotywą spalinową, takim jaki jeździł na zamkniętej linii Sierpc-Nasielsk, kosztuje 28 złotych za kilometr, dwa razy drożej, niż koszt prowadzenia pociągu po linii kolejowej szynobusem. Wymiana taboru na autobus szynowy radykalnie obniżyłaby nierentowność każdej z wymienionych linii, jednak województwo Mazowieckie nie posiada ani jednego szynobusa a Zarząd Województwa nie przewiduje ich zakupu.

Podobna sytuacja występuje na liniach prowadzących

bezpośrednio do Warszawy. Nagminne jest prowadzenie pociągów w godzinach skrajnych, np.: odjazdy z Warszawy Wsch., w kierunku Skierniewic: 3:21, 3:51, 4:21, 4:41, 4:51 i niedobór pociągów pomiędzy godzinami szczytu. Co więcej wszystkie pociągi prowadzone są podwójnymi składami EZT (nawet w soboty i niedziele!), mimo że często wystarczyłaby obsługa jednym składem. Poza tym na Mazowszu należałoby zlikwidować pociągi służbowe (jadące bez pasażerów do stacji początkowej) obecnie jest ich ponad 100, a w większości innych województw zostały wyeliminowane. Obecnie duża jest także liczba pociągów na trasach o stosunkowo niskiej frekwencji: Warszawa-

Tuszczy (54 pary poc.), Warszawa-Siedlce (39 par poc.), a niska liczba pociągów na trasach o potencjalnie wysokiej frekwencji: Warszawa-Nasielsk (23 pary poc.), Warszawa-Radom (19 par poc.). Obnaża to skalę zaniedbań Zarządu Województwa w zakresie organizacji przewozów regionalnych.

Zdziwienie autorów raportu wywołał fakt, że władze województwa, akcentując że: „za najważniejsze narzędzie równoważenia rozwoju uznaje się rozwój i poprawę połączeń transportowych i komunikacyjnych w obrębie subregionów i z

krajem” robią coś zupełnie odwrotnego. W strategii rozwoju województwa Mazowieckiego uznano za priorytet, że „rozwój transportu miejskiego, regionalnego i lokalnego sprzyjać będzie realizacji wiązki celów, a zwłaszcza równoważeniu rozwoju województwa”. Tymczasem zamykane są lokalne linie transportu publicznego, zabierając mieszkańcom zaplecza miast powiatowych możliwości taniego dojazdu do pracy, szkoły, lokalnych urzędów. Działa to wyraźnie na rzecz braku równowagi w rozwoju województwa. ●●●

TRANSPORT PUBLICZNY DLA PASAŻERÓW

Wojciech Szymalski



Korek drogowy (źródło: www.arbiter.pl)

Obecnie w coraz bardziej zmotoryzowanych miastach, transport publiczny napotyka na wiele trudności z zapewnieniem jakości przewozów zadowalającej dla pasażera.

Po pierwsze warunki drogowe pogarszają się w związku z rosnącą ilością samochodów powodujących zatory drogowe, blokujące także ruch komunikacji publicznej. Po drugie coraz większa liczba pasażerów doświadcza komfortu jazdy samochodem i do niego porównuje jakość przewozów publicznych, często wnioskując o większej wygodzie podróży samochodem. Z tych powodów jakość, jaką oferuje komunikacja publiczna odgrywa także coraz większą rolę w grze o klienta.

O ile jednak jadący samochodem kierowca, ma wpływ na jakość swojej podróży, o tyle pasażer komunikacji publicznej przeważnie jest zdany na usługi, które świadczy mu przewoźnik. W większości przypadków pasażer nie ma nawet możliwości skutecznego zwrócenia przewoźnikowi uwagi na niski standard usług. Efektem może być spadek liczby pasażerów. Jak zatem dogodzić coraz bardziej wybrednym klientom, kiedy ograniczono ich wpływ na jakość wykonywanych usług? Odpowiedzią może być karta pasażera.

Kiedy przejrzymy regulaminy przewozów osób i bagażu w komunikacji publicznej różnych miast Polski, zauważymy bardzo wiele podobieństw. Przede wszystkim na pasażerów nakładane są różnego rodzaju ograniczenia: nakazy, zakazy, obowiązki. Są to od bardzo podstawowych i zrozumiałych przepisów, mających na celu bezpieczeństwo innych pasażerów, np.: zakaz palenia tytoniu i spożywania napojów alkoholowych, wnoszenia materiałów łatwopalnych, rozszczepialnych itp., po niekiedy dość absurdalne i niezrozumiałe zapisy o konieczności trzymania się poręczy, czy posiadania dowodu szczepienia psa podczas jego przewozu. Obowiązków pasażera można by wyliczyć wprost nieograniczoną ilość, natomiast najczęściej ani słowa nie wspomina się w regulaminie o prawach pasażera, a tym bardziej o obowiązkach

przewoźnika. Często prawa pasażera są jedynie inaczej sformułowanymi przepisami, które w innych miastach mówią o zakazie. Przykładem jest tutaj prawo pasażera do zabierania ze sobą do pojazdu bagażu podręcznego, innym razem będące zakazem zabierania do pojazdu bagażu innego niż podręczny. Jest to oczywiście zabieg werbalny, ale dla niektórych pasażerów może on mieć znaczenie przy wyborze środka codziennego transportu.

W każdym bądź razie pasażer z regulaminu przewozu najczęściej dowiaduje się jedynie o obowiązkach, z jakich powinien się wywiązywać podczas podróży transportem publicznym. Przy czym, jak wspomnieliśmy obowiązków tych nie ma przewoźnik, choć wynikają one np.: z ustawy prawo przewozowe. Są to na przykład:

- obowiązek podania do publicznej wiadomości, w sposób zwyczajowo przyjęty, ustalonych lub stosowanych przez przewoźnika taryf lub cenników (art. 11, ust. 1);
- zapewnienie zainteresowanym bezpłatnego wglądu do obowiązujących go przepisów przewozowych (art. 11, ust. 2);
- obowiązek zapewnienia podróżnym odpowiednich warunków bezpieczeństwa i higieny oraz wygody i należytej obsługi (art. 14, ust. 1).

Fakt ich istnienia często zasygnalizowany jest tylko na końcu regulaminu stwierdzeniem, że inne kwestie związane z przewozem osób reguluje ta właśnie ustawa. Zrozumiałe jest, że brak informacji o obowiązkach przewoźnika w regulaminie przewozów utrudnia pasażerowi zorientowanie się, czego może oczekiwać od przewoźnika i porównanie tych oczekiwań ze stanem faktycznym. Jest to niewątpliwie sytuacja korzystna dla przewoźnika, ale nie dla pasażera.

Pierwszym krokiem w stronę przyjaznego pasażerowi ci

transportu publicznego powinno być zatem rzetelne informowanie go o tym, jakiej jakości usług może oczekiwać od przewoźnika. Regulamin powinien zawierać co najmniej podstawowe obowiązki przewoźnika wynikające z ustawy. Daje to klientowi rękojmię, że przewoźnik stara się spełnić te standardy, albo wręcz, że je spełnia. Jest to jednak zaledwie pierwszy i niewystarczający krok na drodze do ustanowienia efektywnego dialogu z klientem na temat jakości usług. Informacja w regulaminie jest bowiem jedynie monologiem. Aby umożliwić dojdzie do głosu pasażerowi, w regulaminach często pojawia się prawo do reklamacji wykonanej usługi. W większości polskich miast regulamin przewozu zawiera możliwość reklamacji pasażera wobec źle wykonanego przewozu. Nie wiąże się to jednak praktycznie z żadnymi konsekwencjami dla przewoźnika, podczas gdy niestosowanie się do przepisów regulaminu przez pasażera oznacza najczęściej karę za brak biletu. Tu właśnie, w celu nawiązania dalszej części dialogu pasażera z przewoźnikiem pojawia się pojęcie tzw. **karty pasażera**.

Najogólniej pojęcie karty pasażera oznacza nawiązanie skutecznego dialogu z pasażerem, który oprócz możliwości otrzymania informacji o minimalnej jakości usług lub złożenia reklamacji może otrzymać rekompensatę za niewykonaną usługę, za którą zapłacił, lub za jej złą jakość. Jest to jednak także program poprawy jakości wykonywanych usług przez przewoźnika. Kartę pasażera wprowadzono jak dotąd w niewielu miastach, na przykład: Paryżu, Monachium, Canberze, jednak należy się spodziewać, że dobre rezultaty osiągane dzięki nim spowodują szybkie rozprzestrzenienie się tego rozwiązania.

Pierwszym rozwiązaniem tego typu była karta pasażera wprowadzona już w 1994 roku w Oslo. Władze i przewoźnicy tego norweskiego miasta chcieli za jej pomocą pokazać, że poważnie podchodzą do problemu jakości przewozów. Dlatego zdecydowali się zagwarantować pasażerom zwrot kosztów przejazdu taksówką do wysokości 200 Koron (dziesięciokrotność najtańszego biletu) w przypadku, gdy opóźnienie pojazdu komunikacji miejskiej przekroczyło 20 minut. Poza tym rekompensata za złą jakość usług była proporcjonalna do stopnia nie wypełnienia z umowy przez przewoźnika. Co więcej przewoźnicy zachęcali podróżnych do zgłaszania uwag na temat jakości przewozów organizując co miesiąc wśród wszystkich, którzy zgłosili swoje uwagi losowanie biletu o wartości 200 Koron.

Najważniejsze jednak były efekty osiągnięte za pomocą karty pasażera. Znacznie wzrosło zadowolenie pasażerów z usług świadczonych przez przewoźników, a przede wszystkim, mimo praktycznie braku zmian w innych obszarach oferty, liczba pasażerów Oslo Spoorveier wzrosła o 6,4%.

Przygotowanie takiego programu gwarancji jakości przewozów nie jest jednak rzeczą, którą można wprowadzić z dnia na dzień, jak na przykład zmiany w regulaminie przewozów. Należy bowiem ostrożnie zaplanować przede wszystkim prawne aspekty tego rozwiązania tak, aby ewentualne luki regulaminowe nie powodowały znacznych strat finansowych lub, co gorsze, niezadowolonych pasażerów z wprowadzanych innowacji. Ważne jest też rozpoznanie nastrojów wśród pasażerów, może bowiem dojść do sytuacji, w której szersze otwarcie furtki do reklamacji uruchomi prawdziwą lawinę narzekania na jakość przewozów. Jak uczy jednak przykład Oslo, nie należy obawiać się konsekwencji finansowych dobrze przygotowanej karty pasażera, bowiem wpływy ze zwiększonej liczby pasażerów pokryły z nadkładem koszty wykonania reklamacji.

Można wyróżnić cztery fazy, które prowadzą do ukształtowania w pełni karty pasażera:

Karta intencji - która precyzuje jedynie wymagania wobec przewoźnika oraz ogólne zasady stosowania się przewoźników do tych wymagań.

Karta zobowiązań - która określa już w sposób formalny do jakich wymagań przewoźnik zobowiązał się stosować, na podstawie karty intencji;

Karta środków działania - szczegółowe określenie środków, którymi dysponuje przewoźnik w celu wywiązania się ze zobowiązań podjętych w karcie zobowiązań;

Karta umowy - która określa już w sposób ścisły prawa pasażera do reklamowania niedostatecznej jakości usług oraz obowiązki przewoźnika do pokrycia tych roszczeń i poprawy jakości przewozów;

W wyniku wprowadzenia karty pasażera podróżny ma możliwość skutecznego zwrócenia uwagi przewoźnikowi na niedostatki w podróży jego środkiem transportu. Przewoźnik natomiast otrzymuje od pasażerów informacje umożliwiające mu znacznie lepszą organizację oferty przewozowej oraz budowanie jakości, które pozytywnie wpływają na jego wizerunek, wiodąc do zwiększenia się liczby pasażerów, a zatem i wpływów. Program poprawy jakości przewozów, jaki oferuje karta pasażera wiedzie też często do większego zaangażowania się przewoźnika w tworzenie pozytywnych warunków ruchu dla transportu zbiorowego w mieście, np.: tworzenie pasów dla autobusów. Warunki te bowiem najczęściej są niezależne od przewoźnika. Jeśli zbiegnie się to z działaniami władz miasta zmierzającymi w tym samym kierunku, może to doprowadzić do zawiązania tzw. **partnerstwa dla jakości**.

Ideą tego partnerstwa jest wspólna działalność władz miejskich oraz przewoźników na rzecz poprawy warunków funkcjonowania transportu publicznego w mieście. Porozumienie o partnerstwie polega najczęściej na ustaleniu podziału zadań pomiędzy administracją publiczną, która może skutecznie zmieniać warunki ruchu na drogach, np.: zapewniając organizację ruchu na skrzyżowaniach dającą priorytet dla pojazdów komunikacji publicznej, a przewoźnikami, którzy zobowiązują się do wysokiej jakości przewozów (np.: wprowadzenia karty pasażera) i rzetelnej informacji o nich.

Na szczególną uwagę zasługuje w tym przypadku miasto Evora w Portugalii, gdzie w porozumienie o partnerstwie weszły nie tylko władze miasta oraz przewoźnicy autobusowi, lecz także firma obsługująca system płatnego parkowania. Porozumienie to ma prowadzić do realizacji polityki komunikacyjnej miasta, polegającej na promowaniu ruchu pieszego oraz podróżowania transportem zbiorowym. W ramach tego porozumienia postanowiono przeznaczać część dochodów z płatnego parkowania, na rzecz funkcjonowania transportu publicznego.

Tylko w dwóch polskich miastach rozważano możliwość wprowadzenia karty pasażera - Łodzi i Białymstoku. Niestety w obydwu wstępne konsultacje skończyły się zaniechaniem wprowadzenia tego typu rozwiązania.

W polskich miastach, mimo że koordynacja transportu publicznego należy do obowiązków władz miejskich trudno zauważyć, aby miała miejsce szeroka współpraca z przewoźnikami w zakresie promocji transportu publicznego. Dla przykładu w Lublinie jeszcze w 2003 roku Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacji miało kłopoty finansowe z powodu zaległości miasta w przekazywaniu zwrotu za zniżki ustawowe. Trudno znaleźć w Polsce także przedsiębiorstwo komunikacji publicznej, które domagałoby się tworzenia pasów dla autobusów na najbardziej zakorkowanych ulicach. Zarówno karta pasażera, jak i partnerstwo dla jakości stwarzają silne więzi pomiędzy pasażerami, władzami miast oraz przewoźnikami w działaniu, które zmierza do poprawy sytuacji wszystkich związanych ze sobą stron. Bez tego współdziałania każda ze stron traci dwóch sojuszników. Działajmy zatem na rzecz ustanowienia tego typu relacji stron w służbie transportu publicznego. Karta pasażera i partnerstwo dla jakości powinny być podstawą tych działań.

Autor krytyczal z opracowania prof. Wojciecha Suchorzewskiego pt. "Nowe podejście do jakości komunikacji miejskiej: gwarancja usług, karta pasażera, partnerstwo"



Przeworska Kolej Wąskotorowa.(MZ)

Z ROWEREM DO AUTOBUSU

Wojciech Szymalski

W największych aglomeracjach miejskich Polski, pomimo starań środowisk społecznych oraz często władz miast nie udało się na stałe zintegrować systemu komunikacji publicznej i kolei. Możliwe są jednak bardzo proste działania, przynoszące spore efekty.

Powszechnie znany jest stosowany w Europie Zachodniej system park&ride integracji komunikacji samochodowej i publicznej, czasami stosowana jest także jego odmiana: bike&ride. Wymagają one inwestycji w systemy parkingów. Można jednak integrację komunikacji publicznej i rowerowej przeprowadzić w dużo prostszy sposób. Wystarczy, tak jak w pociągach, dopuścić przewóz rowerów w pojazdach komunikacji publicznej. Nie tylko czyni to rower bardziej popularnym środkiem transportu w mieście, ale także może spowodować większą popularność środków transportu miejskiego.

Obecnie już kilka polskich miast zdecydowało się dopuścić przewóz rowerów w środkach komunikacji publicznej. Nie ma zakazu przewożenia rowerów w Gdyni, choć jest to uzależnione od pozwolenia kierowcy. Takiego zakazu nie ma także w Białymstoku, Toruniu, i Szczecinie, gdzie przewóz roweru jest uzależniony tylko i wyłącznie od możliwości odpowiedniego zabezpieczenia roweru w pojeździe, tak aby nie stwarzał zagrożenia dla innych pasażerów. W Krakowie, mimo iż w czerwcu 2004 roku odezwały się głosy za wprowadzeniem zakazu przewozu rowerów w autobusach, jest to możliwe od dawna, a nawet testowane są specjalne zabezpieczenia do przewozu rowerów. W dodatku przewóz roweru jest bezpłatny dla posiadaczy biletów okresowych - choćby był to bilet godzinny.

W Gdańsku zakaz zniesiono w czerwcu 2004 roku, a ciekawostką jest także fakt, iż Szybka Kolej Miejska w Trójmieście przez całe wakacje prowadziła promocję, znosząc opłatę za przewóz roweru pociągami SKM. Dzięki staraniom Centrum Zrównoważonego Transportu również w Warszawie

zakaz przewozu rowerów autobusami i tramwajami zniesiono z dniem 1 lipca 2004 roku. Wcześniej istniała możliwość przewożenia rowerów tylko w warszawskim metrze. W pierwszym projekcie nowego regulaminu, planowano znieść i tę możliwość. Spotkało się to ze zdecydowaną reakcją Centrum Zrównoważonego Transportu, które przygotowało raport w tej sprawie, przedstawiło go radnym i uczestniczyło we wszystkich posiedzeniach w tej sprawie. Okazało się, że CZT umiało nawiązać lepszą współpracę z radnymi niż Zarząd Transportu Miejskiego i radni nie tylko odrzucili pomysł zakazu przewożenia rowerów metrem, ale również umożliwili ich transport także tramwajami i autobusami. W dodatku bezpłatnie, gdyż równocześnie zniesiono opłaty za багаż.

Dlaczego warto pozwolić rowerzystom na przewożenie rowerów w pojazdach komunikacji miejskiej? Po pierwsze jest to promocja samej komunikacji publicznej, bo rowerzysta staje się także potencjalnym pasażerem transportu publicznego. Dla komunikacji publicznej ważne jest jednak także to, że dzięki możliwości przewożenia roweru zwiększa się jej zasięg. Innymi słowy, pasażer, który do tej pory miał za daleko do przystanku, bo siedział na piechotę, może stwierdzić, że korzystniejsze jest połączenie zalet roweru i komunikacji publicznej. W sytuacji, kiedy zapewnienie bezpiecznego systemu bike&ride bywa często dużym problemem, także finansowym, dopuszczenie przewozu rowerów w autobusach, jest najprostszą i najtańszą metodą integracji roweru i komunikacji publicznej.

Rowerzyści są oczywiście grupą, która najbardziej korzysta z możliwości przewozu rowerów. Myli się bowiem ten, kto twierdzi, że posiadając rower można być całkowicie niezależnym od innych środków transportu, szczególnie w Polsce, w sytuacji kiedy infrastruktura rowerowa jest nieliczna i słabej jakości. Rowerzyści dopiero w połączeniu z komunikacją miejską zyskują pełnię

OBNIŻKA DAJE ZYSK

Jak donosi lubelska prasa, stała się rzecz niesłychana. W wyniku promocyjnej obniżki cen biletów komunikacji miejskiej w Lublinie, Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacji zwiększyło wpływy o 40%. Co ciekawe, jeszcze rok temu lubelskie MPK miało przygody z Urzędem Ochrony Konkurencji i Konsumentów, i było na skraju bankructwa. Może i w innych miastach przydałaby się taka rewolucja?

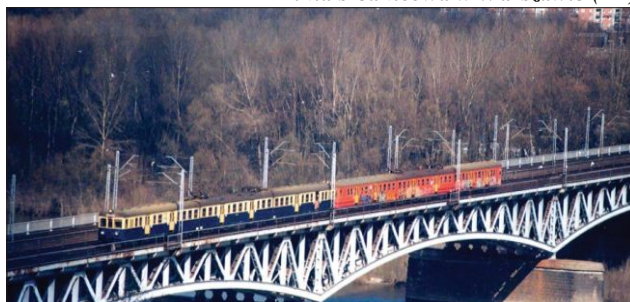
W czerwcu 2003 roku w wyniku złej sytuacji finansowej MPK Lublin zdecydowano się na podwyższenie cen biletów. Zmieniono także znacznie system biletowy. Zmiany te weszły w życie 1 sierpnia 2003 roku, jakkolwiek uchwała miejska w tej sprawie nie ukazała się w przepisowym terminie w miejskim dzienniku urzędowym. Dziennik urzędowy pojawił się w sprzedaży już po wprowadzeniu podwyżki. Pasażerowie praktycznie z dnia na dzień doznali szoku cenowego i wszczęli protest. Właśnie zamieszanie z datą wydania dziennika urzędowego było przedmiotem głównego dochodzenia UOKiK w Lublinie. Decyzja urzędu była na korzyść pasażerów, gdyż uznano, że podwyżka weszła w życie zbyt wcześnie od momentu jej ogłoszenia.

Niezależnie UOKiK zajął się także sprawą zmiany taryfy i systemu biletowego, dochodząc czy nie godziła ona w interesy konsumentów. Ceny biletów jednorazowych w Lublinie wzrosły wtedy o ponad 30%, a z taryfy skreślono m.in.: bilety sieciowe i 90-dniowe, wprowadzając znacznie droższe bilety okresowe tylko na wybrane linie. W tej sprawie jednak UOKiK nie zdążył z interwencją, bowiem przed ukończeniem postępowania w styczniu 2004 roku sprawca zamieszania - prezes MPK Lublin został odwołany. Nowy prezes szybko zaczął przygotowywać zmiany, które były wyraźnie na korzyść pasażerów.

Jedną z nich była wprowadzona w marcu promocja biletów jednorazowych, których cenę obniżono z 2 zł do 1,60 zł. Podobną promocję cenową wprowadzono także na bilety okresowe, które z powrotem stały się biletami sieciowymi lub miejskimi. Promocję wprowadzono, mimo tego, że MPK Lublin jeszcze w grudniu 2003 roku było bliskie bankructwa, także z powodu nie przekazywania przez miasto należnej dotacji do przejazdów ulgowych. Promocja okazała się sukcesem. Po 3 miesiącach MPK zarobiło na obniżce biletów 40% więcej, niż we wcześniejszym okresie przy poprzedniej taryfie. Obecnie promocję przedłużono o kolejne 3 miesiące i są głosy, że może pozostać na stałe. Za zarobione pieniądze już planuje się kupić lepszy tabor.

A może zatem warto zrobić podobną promocję biletów w innych miastach, aby zarobić na lepszy transport publiczny. W lecie wielu pasażerów komunikacji miejskiej przesiada się do samochodów, korzystając z mniejszych korków spowodowanych wakacjami. Może warto zachęcić ich do zmiany środka transportu. Z kolei z miejscowości podmiejskich dużo ludzi dojeżdża komunikacją prywatną. Może więc choć promocja cen biletów podmiejskich byłaby korzystna. Czas chyba zacząć myśleć o pasażerach. W końcu to oni dają zarobić przewoźnikom komunikacji publicznej.

Linia średnicowa w Warszawie (KZ)



Coraz częstszy widok w autobusach? (AS)

niezależności, a przynajmniej przekonanie, że zawsze bezpiecznie przyjadą do domu. Istnieją bowiem sytuacje, w których rowerzysta nie ma wyboru i musi zrezygnować z jazdy rowerem, np.: w wyniku poważnej awarii, czy warunków atmosferycznych. Często perspektywa takiej sytuacji powstrzymuje w ogóle przed wyjazdem rowerem w podróż. Kiedy awaryjnie istnieje możliwość przewozu roweru komunikacją publiczną, rower staje się bardziej atrakcyjny dla podróży po mieście. Z pewnością z takiej możliwości ucieszą się także ci, którym za daleko do atrakcyjnych miejsc rekreacji rowerowej, a nie mają możliwości przewiezienia swoich dwóch kółek samochodem. Korzyść z takiej możliwością odniosą również ci, którzy bali się pokonać rowerem szczególnie ruchliwe ulice, a teraz mogą autobusem pokonać najniebezpieczniejszą część trasy.

Na koniec warto jednak podkreślić, że przewóz roweru komunikacją publiczną nie będzie na pewno zjawiskiem masowym, którego musieliby się obawiać pasażerowie. Rowerzyści bowiem, jeśli już decydują się na wzięcie ze sobą roweru, możliwość jego przewozu autobusem traktują raczej jako ostateczność. Zresztą i tak w większości wymienionych miast przepisy są tak skonstruowane, że rower można przewieźć tylko wtedy, kiedy nie stanowi on problemu dla innych pasażerów. Mamy nadzieję, że to rozwiązanie będzie coraz popularniejsze w Polsce.



Wieszaki na rowery w nowym pociągu z PESY dla WKD (KR)

Fundusze UE na transport w latach 2004-2006

Wojciech Szymalski

szansa, czy zagrożenie dla zrównoważonego rozwoju kraju?

**Relacja z konferencji prasowej
Centrum Zrównoważonego Transportu z 14 lipca 2004 r.**

W środę 14 lipca 2004 odbyła się konferencja prasowa Centrum Zrównoważonego Transportu. Przedstawiciele Centrum - Krzysztof Rytel oraz Wojciech Szymalski, zaprezentowali raport pt.: „Fundusze UE na transport w latach 2004-2006 szansa, czy zagrożenie dla zrównoważonego rozwoju Polski?”.

Środki na transport w Narodowym Planie Rozwoju na lata 2004-2006 pochodzą głównie z trzech źródeł:

- Funduszu Spójności;
- Sektorowego Programu Operacyjnego Transport (SPOT)
- Zintegrowanego Programu Operacyjnego Rozwoju Regionalnego (ZPORR).

Autorzy raportu przede wszystkim krytycznie ocenili podział środków na transport w Sektorowym Programie Operacyjnym - Transport oraz w ZPORR.

To nie do pomyślenia, że w Programie Operacyjnym Transport istnieje priorytet „Zrównoważony gałęziowo rozwój transportu”, podczas gdy fundusze na inwestycje drogowe to 61% wszystkich środków na transport. W taki sposób jawnie zignorowano założenia Europejskiej Polityki Transportowej, która wyraźnie wskazuje, że głównym przedmiotem finansowania powinna być kolej, jako alternatywa dla transportu drogowego - stwierdził Krzysztof Rytel.

Okazuje się, że w Sektorowym Programie Operacyjnym - Transport pierwotnie podział środków pomiędzy inwestycje kolejowe i drogowe miał być równy - i wynosić po 460 mln Euro. Później udało się znaleźć więcej pieniędzy na program. Większe środki zostały podzielone jednak tak, że po zatwierdzeniu dokumentu kolej otrzymała jedynie 31% środków transportowych w tym programie, czyli 500 mln Euro, natomiast środki na inwestycje drogowe wzrosły prawie dwukrotnie - łącznie do 950 mln Euro.

Centrum dużo lepiej ocenia podział Funduszu Spójności pomiędzy kolej i transport drogowy, choć i on nie był równy i wynosił 43% na inwestycje kolejowe, a 57% na drogowe. Skrytykowano wybór inwestycji kolejowych, które zostały zaproponowane do finansowania z Funduszu Spójności. Przewidziano następujące przedsięwzięcia:

- modernizacja odcinka linii kolejowej E-20 Siedlce - Terespol (faza II) o długości 120 km, koszt: 150 mln ;
- modernizacja odcinka linii kolejowej CE-20 Łowicz - Skierniewice Łuków (pierwszy etap do Czachówka), o długości 89 km, koszt: 190 mln ;
- modernizacja linii kolejowej E65 Warszawa - Gdynia (faza I) 144 km (odcinek Warszawa - Działdowo), koszt: 270 mln ;
- modernizacja linii kolejowej E75 Warszawa - Białystok (faza I), o długości 81,5 km (odcinek Warszawa Rembertów - Zielonka Małkinia), koszt: 201,3 mln ;

Wątpliwości wzbudził wybór do modernizacji w pierwszej kolejności linii kolejowych Warszawa - Białystok oraz Siedlce - Terespol. W prezentowanym raporcie stwierdzono, że linie te są w znacznie lepszym stanie technicznym, niż np.: linia Katowice - Kraków, która także leży w europejskim korytarzu transportowym. Pomiedzy Warszawą a Białymstokiem czy Terespołem kursuje znacznie mniej pociągów pasażerskich (w tym ani jeden kwalifikowany), a prędkości handlowe pociągów wynoszą 70-80 km/h. Natomiast pomiędzy Katowicami i Krakowem pociągi pasażerskie i towarowe jeżdżą bardzo często (w tym aż siedem ekspresów dziennie), a prędkość handlowa podróży wynosi

jedynie 65 km/h.

Uważam, że bardziej efektywnie można by wykorzystać środki unijne inwestując w linie o najgorszym stanie technicznym i o największym obciążeniu ruchem - powiedział Krzysztof Rytel.

Wiele miejsca poświęcono problemom regionalnego transportu publicznego. Centrum Zrównoważonego Transportu, działając aktywnie w Województwie Mazowieckim na rzecz utrzymania regionalnych przewozów kolejowych, szczególnie źle ocenia brak środków na modernizację regionalnej infrastruktury kolejowej w Narodowym Planie Rozwoju na lata 2004-2006.

Co więcej istnieje obawa, że takich środków nie będzie też w NPR na lata 2007-2013 - dodał Wojciech Szymalski.

W raporcie stwierdzono, że w Zintegrowanym Programie Operacyjnym Rozwoju Regionalnego nie przeznaczono żadnych środków na funkcjonowanie i rozwój regionalnego transportu kolejowego, mimo iż transport publiczny w aglomeracjach miejskich otrzymał spore środki - 336 mln Euro. Najwięcej natomiast pieniędzy z tego programu przeznaczono na modernizację dróg - 1024 mln Euro. To oznacza zdaniem Centrum, że także w regionach zrównoważony rozwój transportu, spełniający założenia Europejskiej Polityki Transportowej nie będzie miał miejsca, przyczyniając się do dalszego wzrostu udziału transportu samochodowego w przewozach w kraju.

W związku z tym przedstawiciele Centrum Zrównoważonego Transportu domagają się, aby środki umożliwiające modernizację regionalnego transportu publicznego były uwzględnione w NPR na lata 2007-2013. Szczególnie wskazują na konieczność przeznaczenia środków na modernizację regionalnych linii kolejowych przejętych przez samorządy i zakup taboru. W przeciwnym wypadku istnieje obawa, że niedługo koleje regionalne w Polsce zostaną zupełnie zlikwidowane.

Na wątpliwości dziennikarzy związane z jakością zarządzania tymi środkami przez PKP, które byłyby obecnie głównym ich beneficjentem odpowiedział Wojciech Szymalski. Realizowany jest rządowy program restrukturyzacji PKP, a w ramach niego przebiega regionalizacja przewozów regionalnych. To już nie PKP będzie zarządzać środkami przeznaczonymi na koleje regionalne, ale samorządy, które mogą przejmować lokalne linie kolejowe na własność i są zobowiązane organizować regionalne przewozy kolejowe. To właśnie dla nich powinny być te pieniądze.

Przedstawiciele Centrum zauważyli, że rząd, ani z własnych środków, ani ze środków unijnych nie wspomaga stosownie do potrzeb tych działań, które wraz z regionalizacją kolei na samorządy nałożył. Wskazano, że w priorytetach unijnych tkwią duże możliwości skierowania środków na kolej regionalną, ale Narodowy Plan Rozwoju 2004-2006 nie wykorzystał ich, koncentrując się głównie na infrastrukturze drogowej.

Na koniec konferencji stwierdzono, iż jedną z najbardziej pilnych spraw dla Polski jest stworzenie i uchwalenie długookresowej i biorącej pod uwagę zasady zrównoważonego rozwoju, polityki transportowej. Posiadanie takiego dokumentu przez Polskę znacznie ułatwiłoby i uczyniłoby podejmowanie decyzji w zakresie funduszy unijnych. Przede wszystkim nie byłoby miejsca na krótkowzroczne i oparte często na doraźnych analizach potrzeb podejmowanie decyzji, często kluczowych dla rozwoju transportu w kraju.

Raport dostępny jest na stronie internetowej CZT

Możliwości finansowania inwestycji na kolejach regionalnych

Jak wynika z raportu Centrum Zrównoważonego Transportu na temat funduszy unijnych ze Zintegrowanego Programu Operacyjnego Rozwoju Regionalnego wykreślono możliwości wykorzystania funduszy dla potrzeb regionalnych kolei.

Pozostały jednak pewne możliwości finansowania przedsięwzięć kolejowych w ramach ZPORR, które mogą zainteresować szczególnie lokalne koleje nastawione na ruch turystyczny lub działalność muzealną.

Możliwości dofinansowania działalności zabytkowych kolejek lokalnych oraz obiektów kolejowych znajdują się w priorytecie ZPORR Rozbudowa i modernizacja infrastruktury służącej wzmocnieniu konkurencyjności regionów w działaniu **Rozwój turystyki i kultury**. Na to działanie przeznaczono 264 mln euro i mogą się o te środki ubiegać jednostki samorządu terytorialnego, działające w ich imieniu jednostki organizacyjne lub założone przez nie instytucje publiczne, organizacje pozarządowe, oraz urzędy marszałkowskie województw. Do wnioskowanych inwestycji potrzebne jest 25% wkładu własnego, chyba, że inwestycja nastawiona jest na zysk - wtedy wkład własny musi wynosić 50%. Projekty muszą mieć minimalną wartość całkowitą 1 mln euro oraz ich realizacja powinna mieć znaczący wpływ ekonomiczny na rozwój regionalny i prowadzić do tworzenia stałych miejsc pracy.

W zakresie infrastruktury turystycznej właściciele zabytkowej kolei lokalnej mogą występować z projektami adaptacji zabytku techniki i architektury w celu zwiększenia atrakcyjności turystycznej regionu. Natomiast w ramach poddziałania związanego z kulturą, można wspomóc lokalną kolej pod warunkiem zgłoszenia wniosku na projekt związany z rewitalizacją, konserwacją, renowacją, rewaloryzacją, zachowaniem, modernizacją, adaptacją historycznych i zabytkowych obiektów wraz z ich otoczeniem lub publicznych obiektów poprzemysłowych wraz z ich otoczeniem oraz ich przystosowanie na cele kulturalne.

Inną możliwością dofinansowania inwestycji w kolej lokalną (np. pokrycie wkładu własnego projektów zgłoszonych do finansowania z funduszy unijnych), jest wnioskowanie o kredyty lub dotacje z Narodowego lub Wojewódzkich Funduszy Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej. Na liście priorytetowych programów Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej planowanych do finansowania w roku 2004 znajduje się program "Ochrona powietrza przed zanieczyszczeniem poprzez zapobieganie i ograniczenie emisji zanieczyszczeń oraz oszczędzanie surowców i energii". Można próbować ubiegać się o środki np.: na wymianę taboru na regionalnej linii kolejowej na autobusy szynowe, na podobnej zasadzie jak przyznawane są środki NFOŚiGW lub WFOŚiGW na wymianę taboru komunikacji miejskiej. W tym programie przyznawane są bowiem fundusze na inwestycje związane z oszczędzaniem surowców i energii oraz ograniczaniem emisji lotnych związków organicznych oraz odorów.

Podstawowym warunkiem jest wykazanie, że inwestycja na jaką chcemy dostać wsparcie z WFOŚiGW ma konkretny i mierzalny efekt ekologiczny, np.: w wyniku zakupu szynobusa, który emituje mniej spalin i spala mniej paliwa, niż tradycyjna ciężka lokomotywa spalinowa. Wskazane jest w zakresie efektu ekologicznego uzyskanie opinii, np.: wydziału ochrony środowiska. NFOŚiGW oraz WFOŚiGW oferuje przede wszystkim kredyty na wspomniane działania. Kredyt może pokryć nawet 90% kwoty całego zadania i jest udzielany na korzystnych warunkach, przy 15-letnim okresie spłaty z możliwością częściowego umorzenia. Można także ubiegać się o promesę od

funduszy w przypadku organizacji przetargu. Jednak o ile wnioski o kredyt przyjmowane są przez cały rok, tak o promesę można się ubiegać w tym roku tylko do 30 września.

NFOŚiGW oraz WFOŚiGW przyjmują także wnioski o kredyty na budowę dróg rowerowych. Informacje na temat tych możliwości wsparcia można uzyskać na stronie internetowej: www.nfosigw.gov.pl lub ze stron poszczególnych wojewódzkich funduszy.

Kolejną możliwość sfinansowania inwestycji w koleje lokalne stwarza Global Environmental Facility (GEF) UNDP. GEF stworzył program operacyjny w dziedzinie przeciwdziałania zmianom klimatu, w którym zawiera się program nr 11 promujący rozwój transportu odpowiadającego zasadom zrównoważonego rozwoju. Mają szansę uzyskać dofinansowanie inwestycje zmierzające do modalnych przekształceń prowadzących do bardziej efektywnych, a mniej szkodliwych dla środowiska form pasażerskiego i towarowego transportu np. w drodze usprawnień w zarządzaniu ruchem oraz szerszego stosowania paliw wywierających mniejszy wpływ na środowisko. Środki te przyznawane są w ramach programu małych dotacji, w którym można uzyskać do 50 tys. USD dofinansowania i może to być najwyżej do 50% wielkości zadania. Więcej na ten temat można dowiedzieć się ze strony internetowej: www.gef.undp.org.pl. Warto dodać, że z GEFu Gdańsk otrzymał dotację na budowę sieci dróg rowerowych w mieście.

Mimo iż z funduszy unijnych nie przeznaczono wprost pieniędzy dla regionalnych kolei, to prawdopodobnie nastąpią korzystne zmiany w priorytecie "Zrównoważony gałęziowo rozwój transportu" Sektorowego Programu Operacyjnego Transport. Prawdopodobnie będą one dotyczyć poddziałania "Zakup taboru kolejowego oraz lokomotyw interoperacyjnych" w działaniu "Modernizacja linii kolejowych w relacjach między aglomeracjami miejskimi i w aglomeracjach". Wystąpiły bowiem formalne problemy z rozdysponowaniem całości 68,2 mln euro z tego działania.

Początkowo przewidywano złożenie jednego zamówienia na tabor, opiewającego na całą kwotę poddziałania, wymagałoby to jednak zgody Komisji Europejskiej, gdyż zadania powyżej 50 mln euro kwalifikowane są jako tzw.: duże projekty. Dlatego zaproponowano, aby środki w ramach tego poddziałania podzielić na trzy następujące cele;

- a) zakup lokomotyw;
- b) modernizacja elektrycznych zespołów trakcyjnych;
- c) zakup autobusów szynowych;

Jest zatem szansa, że środki unijne nie pójdą tylko na wagony i lokomotywy dla PKP InterCity, ale także na linie regionalne. Pieniądże te mają być rozdysponowane pomiędzy najbardziej zainteresowane zakupem szynobusów samorządy wojewódzkie. Jednak będą mogły one złożyć wnioski do SPO - Transport tylko za pośrednictwem przewoźników kolejowych, np. samorządowych spółek kolejowych.

Poza tym ciągle są jeszcze środki rządowe na tabor dla kolei regionalnych, poza 200 milionami złotych przekazanymi po równo szesnastu województwom na zakup szynobusów. Pozostała kwota dotacji rządowej - 350 mln zł, zostanie prawdopodobnie rozdzielona pomiędzy te województwa, które przystąpią do rządowego programu regionalizacji.

Misją Centrum Zrównoważonego Transportu jest wspieranie przygotowywania wniosków. Centrum oferuje pomoc i chce nawiązać współpracę przy wypełnianiu wniosków o dofinansowanie inwestycji mających na celu budowanie zrównoważonego systemu transportowego.

SPOŁECZNY RZECZNIK NIEZMOTORYZOWANYCH

Krzysztof Rytel

Od 1 czerwca 2004 roku rozpoczął działalność Społeczny Rzecznik Niezmotoryzowanych - nowy projekt stowarzyszenia "Zielone Mazowsze". Projekt jest współfinansowany przez Fundację im. Stefana Batorego w ramach programu „Organizacje strażnicze: społeczna odpowiedzialność w życiu publicznym”.

Celem projektu jest poprawa sposobu traktowania niezmotoryzowanych podczas organizacji i eksploatacji infrastruktury transportowej oraz jej lepsze dostosowanie do potrzeb niezmotoryzowanych. W Warszawie Rzecznik działania głównie na rzecz pieszych, rowerzystów i pasażerów komunikacji miejskiej. Szczególnie jednak interesująca jest ogólnokrajowa działalność Rzecznika, w której zajmuje się kolejami regionalnymi oraz wadliwymi przepisami w zakresie projektowania infrastruktury drogowej czy organizacji ruchu drogowego.

Nowy rozkład jazdy pociągów pasażerskich zostanie wprowadzony w życie w grudniu 2004 roku. Z uwagi na zły stan przewozów kolejowych w Polsce i pojawiające się groźby zamykania kolejnych linii kolejowych, szczególnie lokalnego znaczenia, Społeczny Rzecznik Niezmotoryzowanych zamierza podejmować zdecydowane działania przeciwdziałające wszelkim planom redukcji liczby połączeń kolejowych lub zamykania linii kolejowych. Już obecnie Rzecznik włączył się czynnie w akcję ratowania linii kolejowych w województwie Mazowieckim. Dzięki współpracy z samorządami, które wykazały się także dużą aktywnością i wolą zachowania przebiegających przez ich teren linii kolejowych, być może uda się uratować linię kolejową Nasielsk-Sierpc. Jeśli tylko zaangażowanie ze strony samorządów, organizacji społecznych lub osób prywatnych będzie miało miejsce w innych miejscach kraju, gdzie występuje groźba zamykania linii kolejowych, Rzecznik na pewno nie odmówi pomocy i oczekuje na zgłoszenia.

Drugim ogólnokrajowym aspektem działalności Rzecznika jest wpływ na prawo krajowe w taki sposób, aby jego zapisy nie blokowały rozwiązań projektowych w zakresie infrastruktury, które wzmacniają bezpieczeństwo i wygodę pieszych, rowerzystów, pasażerów komunikacji publicznej. Szczególnym zadaniem dla Rzecznika jest w tym zakresie doprowadzenie do zmian w Prawie o Ruchu Drogowym. Bowiem niektóre zapisy tej ustawy, dotyczące ruchu rowerowego są obecnie niezgodne z Konwencją Wiedeńską o Ruchu Drogowym. Znałe są także Rzecznikowi problemy na jakie napotykają projektanci infrastruktury drogowej, w zakresie umiejscawiania progów zwalniających czy bezpiecznego projektowania dróg rowerowych, wynikające właśnie z niekorzystnych zapisów prawnych.

Społecznym Rzecznikiem Niezmotoryzowanych jest Krzysztof Rytel. Interwencje i wnioski można zgłaszać pod numerem telefonu: (22) 621 77 77.

POZORNE OSZCZĘDNOŚCI PKP

Krzysztof Majer

W planach spółki PKP PR na przyszłoroczny rozkład jazdy przewidywana jest likwidacja kolejnych linii i połączeń. Pociągi przestaną nie tylko docierać do kolejnych miast i miejscowości, ale również ucierpi spójność całej sieci kolejowej. Postępująca degradacja rozkładu jazdy przełoży się niewątpliwie na spadek atrakcyjności tej gałęzi transportu - a to na spadek wpływów i kolejne likwidacje. Co warto podkreślić, wraz ze zmniejszeniem skali działalności nie ma w planach likwidacji zbędnego majątku i zasobów (zatrudnienia, taboru etc.) a więc zmniejszenie ilości pociągów tak naprawdę nie przełoży się na realne oszczędności.

W 2005 planuje się zawieszenie przewozów pasażerskich na kolejnych liniach:

Nasielsk-Toruń, Pilawa-Łuków, Tomaszów-Radom, Tomaszów-Skarżysko (odcięcie od kolei Opoczna, Końskich, Stąporkowa, najkrótszego połączenia Łodzi i Kielc), Stalowa Wola-Ostrowiec Św. (uniemożliwienie dostępu koleją do Sandomierza od strony Warszawy, zlikwidowanie najkrótszej drogi kolejowej z Łodzi, Warszawy w kierunku Rzeszowa dotychczas dwa pociągi pociągów pospiesznych), Sitkówka-Busko Zdr. (ważne uzdrowisko Busko Zdrój, zostanie pozbawione dojazdu kolejowego), Hajnówka-Cisówka, Wysoka Kam.-Kamień Pomorski, Stargard-Pyrzyce, Stragard-Kalisz Pom. Chojnice-Kościelna (poważne ograniczenie dostępu turystów do Borów Tucholskich), Inowrocław-Żnin, Bydgoszcz-Kcynia-Wągrowiec, Działdowo-Brodnica, Kępno-Wieluń-Herby, Fosowskie-Kluczbork, Kłodzko-Stronie Śl. (popularne uzdrowisko Łądek Zdrój pozostanie bez połączenia kolejowego), Boguszów-Mieroszów (odcięcie posażerskiego dostępu do przejścia granicznego z Czechami w Mezimesti), Oleśnica-Krotoszyn, Inowrocław-Herby (pozbawienie transportu kolejowego wielu miejscowości centralnej Polski i zamknięcie najkrótszej drogi pociągów pasażerskich ze Śląska w kierunku wybrzeża, trzy pociągi pospiesznych).



Zielone Światło

Biuletyn Centrum Zrównoważonego Transportu
Stowarzyszenie Zielone Mazowsze
ul. Nowogrodzka 46 lok. 6, 00 - 695 Warszawa,
tel/fax.: 0-22 6217777
zielone.mazowsze@neostrada.pl
www.fz.eco.pl/czt
redaktor naczelny: Krzysztof Rytel
sekretarz redakcji: Wojciech Szymalski
skład: Dominika Biernacka

● 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 otrzymywaniem biuletynu prosimy o kontakt. Nakład 1500 egz. Numer zamknięto 27 sierpnia 2004 r. Zdjęcia: Magda Zowski (MZ), Kuba Zowski (KZ), Aneta Steępnik (AS), Wojciech Szymalski (WS), Krzysztof Rytel (KR).



Niniejszy dokument został opublikowany dzięki pomocy finansowej Unii Europejskiej. Poglądy w nim wyrażone należą do Stowarzyszenia Zielone Mazowsze i nie odzwierciedlają w żadnym razie stanowiska Unii Europejskiej.

