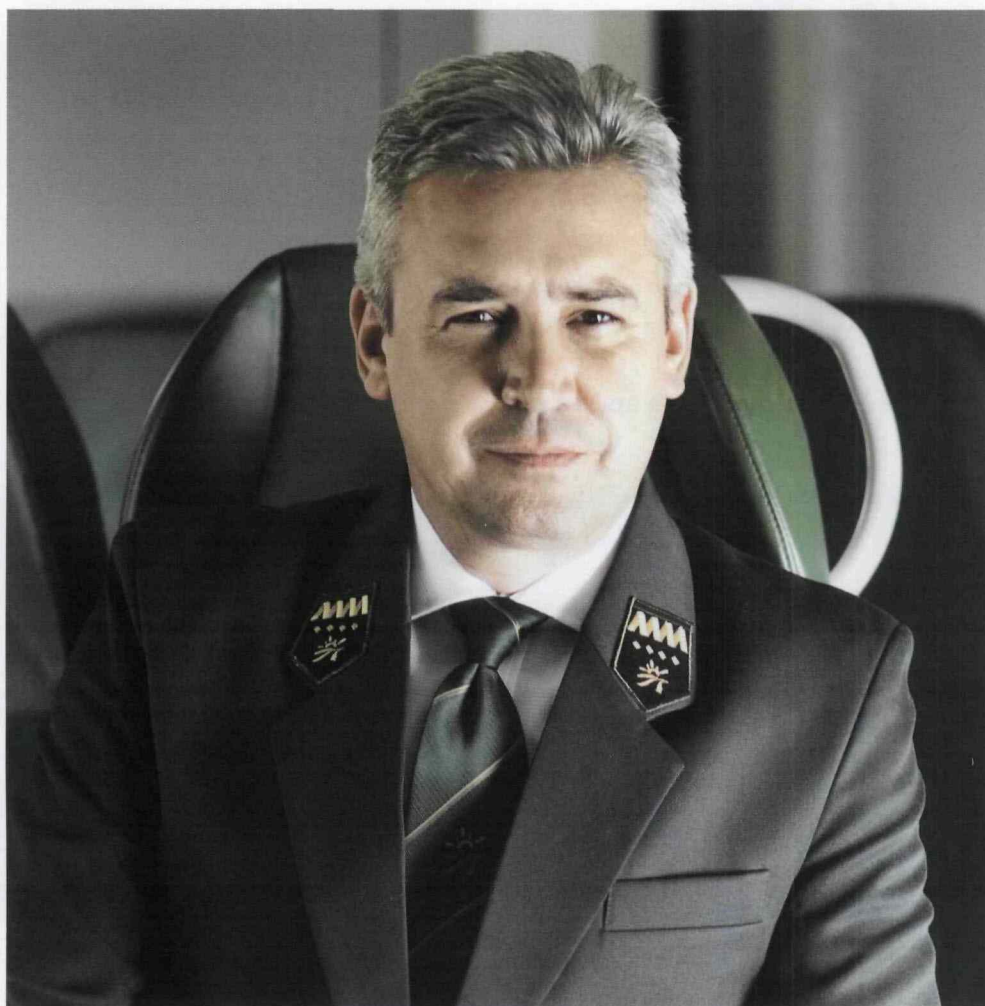


Mamy ambitne plany taborowe

Chcemy, aby najstarsze, niezmodernizowane elektryczne zespoły trakcyjne EN57 zniknęły z mazowieckich torów do 2018 roku. Podpisaliśmy już umowy na modernizację 91 takich pojazdów, w tym 39 w zakresie piątego poziomu utrzymania. Po 2018 r. wkroczymy więc w erę wyłącznie nowych i zupełnie zmodernizowanych pociągów w Kolejach Mazowieckich – mówi Artur Radwan, prezes zarządu spółki Koleje Mazowieckie.

ROZMAWIAŁA: AGNIESZKA JUREWICZ



FOT. KOLEJE MAZOWIECKIE

Artur Radwan – absolwent Wydziału Dziennikarstwa i Nauk Politycznych Uniwersytetu Warszawskiego na kierunku nauki polityczne w zakresie organizacyjno-politycznym. Ukończył także podyplomowe studia menadżerskie na kierunku Europejski Model Zarządzania w Wyższej Szkole Przedsiębiorczości i Zarządzania im. Leona Koźmińskiego. Doświadczenia zawodowe zdobywał, pracując zarówno w spółkach prawa handlowego, jak również w urzędach, w tym m.in. w spółce „PKP Przewozy Regionalne” na stanowiskach dyrektora projektu, dyrektora Biura Kontroli Terenowej oraz dyrektora Pionu Pracowniczego. Pełnił tam także funkcję członka zarządu – dyrektora ds. pracownicznych. Od 11 stycznia 2010 r. pełni funkcję prezesa zarządu „Kolei Mazowieckich – KM” sp. z o.o.

Panie prezesie porozmawiamy najpierw o finansach. Proszę powiedzieć, jakie przychody i zysk odnotowała spółka w poprzednim roku? Jaka jest prognoza na kolejny rok? Czy dotacja, jaką dysponowały w tym roku Koleje Mazowieckie, była wystarczająca?

Szacunkową wysokość rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych w zakresie publicznego transportu zbiorowego na obszarze województwa mazowieckiego w piętnastu kolejnych latach, tj. w okresie od stycznia 2010 r. do grudnia 2024 r., określa Umowa Ramowa, zawarta między spółką i województwem mazowieckim. Na rok 2016, zgodnie z zawartą Umową Roczną, kwota rekompensaty wyniesie 275 mln zł, pochodzące z budżetu województwa. Jeśli chodzi o przychody z działalności KM, to w 2014 r. wyniosły one blisko 660 mln zł. Oznacza to wzrost w stosunku do roku 2013 o ponad 23 mln zł, a szacowane przychody za rok 2015 to 688 mln zł. W 2014 r. wypracowaliśmy zysk netto w wysokości 6,2 mln zł. W 2015 r. spodziewamy się zysku na podobnym poziomie.

Mazowsze ma udziały w Przewozach Regionalnych – czy są plany współpracy

Kolei Mazowieckich z PR? Jak ocenia pan proces re- strukturyzacji PR?

Współpracujemy z Przewozami Regionalnymi w trakcie tworzenia rozkładów jazdy. Staramy się komunikować połączenia na stacjach węzłowych, tak aby umożliwić podróżnym dogodną przesiadkę. Ponadto uzupełniamy wzajemnie obsługę niektórych odcinków, np. w obecnej edycji rozkładu jazdy pociągów część pociągów na odcinku Siedlce – Łuków jest obsługiwana przez spółkę Przewozy Regionalne, co zmniejszyło liczbę koniecznych przesiadek w podróży z Terespolu, Białej Podlaskiej itp. do Warszawy. Na linii Radom – Drzewica przestały kursować pociągi spółki Przewozy Regionalne, dlatego te połączenia uzupełniają pociągi Kolei Mazowieckich.

Proces restrukturyzacji największego przewoźnika kolejowego w kraju, jakim są Przewozy Regionalne, przez wiele lat był odkładany, m.in. ze względu na ogromne zadłużenie spółki, ale także brak realnych środków na jej naprawę. Oddanie większości udziałów w ręce PARP ma tę sytuację zmienić. Chciałbym jednak zaznaczyć, że dobrym pomysłem na rewitalizację kolei w regionach, a także stworzenie dobrej oferty i nowocześniejszego zaplecza technicznego jest usamodzielenie. Widać to dobrze na przykładzie Kolei Mazowieckich. Ponad dziesięcioletnia już działalność spółki to dowód racjonalności i efektywności pionierskiej decyzji utworzenia pierwszej w Polsce samorządowej spółki kolejowej. Wystarczy porównać stan z 2005 r. ze stanem obecnym – na tory wyjechały zupełnie nowe pociągi, a wzrost liczby pasażerów Kolei Mazowieckich w tym okresie kształtuje się na poziomie 22 milionów. Różnica jest kolosalna. Kolej, tak jak każda inna dziedzina trans-

portu publicznego, musi się stale zmieniać, by nadążyć za wymaganiami podróżnych, a sukces KM to efekt dobrej współpracy z właścicielem – Samorządem Województwa Mazowieckiego.

Dobre wyniki przełożą się niewątpliwie na dalszy rozwój. Na jakim etapie jest inwestycja w bazę utrzymania taboru w Radomiu?

Wkroczyliśmy w nową erę – rozbudowy, a nawet budowy zupełnie od początku profesjonalnych zapleczy

Jeśli chodzi o Radom, to mamy już potwierdzenie od władz miasta na dzierżawę terenu pod budowę punktu utrzymania pojazdów. Dzierżawa jest na 40 lat, a prace związane z budową zaplecza potrwać około trzy lata. Projekt budowy jest powiązany z zakupem dziesięciu dwuczłonowych elektrycznych autobusów szynowych. Szacowana wartość całkowita projektu łączonego to ok. 150 mln zł (brutto). Planowany okres realizacji to lata 2015 – 2018. Projekt

z czym planowane jest zatrudnienie około 40 osób.

Porozmawiajmy jeszcze o taborze. Ile docelowo spółka powinna mieć jednostek, ile planują państwo jeszcze wymienić, zakupić czy zmodernizować? Do naszej redakcji docierają informacje, że pociągi jeżdżące np. do Otwocka, Tłuszcza, Grodziska Mazowieckiego czy Siedlec są mocno zatłoczone, czy zakupy pozwolą na zapewnienie większej liczby jednostek?

Współpracujemy z Przewozami Regionalnymi w trakcie tworzenia rozkładów jazdy. Staramy się komunikować połączenia na stacjach węzłowych, tak aby umożliwić podróżnym dogodną przesiadkę. Ponadto uzupełniamy wzajemnie obsługę niektórych odcinków.

technicznych dla naszych pociągów. Główne projekty to zakup i rozbudowa bazy utrzymaniowo-naprawczej w Sochaczewie oraz budowa punktu utrzymania taboru w Radomiu.

Nowa baza w Sochaczewie będzie przyległa do istniejącej Sekcji Napraw i Eksploatacji Taboru i będzie zapewniała obsługę pojazdów w poziomie P1-P4. Baza posłuży do wykonywania przeglądów pojazdów wszystkich serii eksploatowanych teraz i w przyszłości przez Koleje Mazowieckie. Szacujemy, że nowe zaplecze techniczne umożliwi wykonanie około 75 sztuk napraw rocznie, w poziomie utrzymania P4 różnych typów, w tym do 50 sztuk starego typu i do 25 sztuk nowego typu. W 2016 r. w Sochaczewie będzie porządkowany teren (ponad sześć ha) pod nową inwestycję. Chcemy także wystąpić o decyzję środowiskową i warunki zabudowy.

został zgłoszony do uwzględnienia w Planie Wykonawczym do Strategii Rozwoju Województwa Mazowieckiego do 2030 roku. Jeśli uda się pozyskać dofinansowanie do projektu, to dostawa dwuczłonowych autobusów szynowych jest planowana w latach 2017 – 2018. Tabor ten usprawni obsługę pasażerów w aglomeracji radomskiej, w tym w relacji do Warszawy, Dębina, Skarżyska-Kamiennej oraz Drzewicy. Zakres funkcjonowania punktu utrzymania pojazdów w Radomiu będzie obejmował m.in.: wykonywanie prac związanych z poziomem utrzymania pojazdów P1 i P2, naprawy bieżące, mycie pojazdów w myjni przejazdowej, wykonywanie podstawowych czynności kontrolnych oraz naprawy podzespołów. Praca w punkcie utrzymania będzie wykonywana siedem dni w tygodniu, w systemie trzyzmianowym, w związku

Dzięki wielomilionowym inwestycjom obecnie w parku taborowym spółki znajduje się 316 pojazdów w tym 119 zupełnie nowych – 106 kompleksowo zmodernizowanych oraz 91 zmodernizowanych w mniejszym zakresie. Oczywiście dążymy do tego, aby mieć w całości nowoczesny tabor. Trudno tutaj mówić o docelowej liczbie, ponieważ potrzeby taborowe rosną z dnia na dzień w związku z rosnącymi potokami pasażerów. Z końcem listopada ubiegłego roku na tory wyjechał ostatni z dwunastu nowoczesnych pojazdów 45 WE Impuls. To pierwsze pociągi polskiej produkcji w pełni zgodne z TSI, spełniające najnowsze, restrykcyjne przepisy obowiązujące w Unii Europejskiej. W Kolejach Mazowieckich jest już także dwuczłonowy autobus szynowy SA 222M z Nowawagi oraz jednoczłonowy pojazd szynowy z Pesy. W grudniu ubiegłego roku do parku taborowego dołączyły

22 wagony piętrowe oraz dwie lokomotywy Pesy Bydgoszcz. To pierwsze i jedyne wagony piętrowe zaprojektowane i wykonane przez polską firmę. Plany zakupu na nową perspektywę unijną to m.in.: zakup dziesięciu sztuk autobusów szynowych, który jest powiązany z projektem budowy punktu utrzymania pojazdów w Radomiu, oraz zakup 55 sztuk EZT.

W planach mają państwo zakupy taboru, a jak się sprawują zmodernizowane jednostki, które spółka posiada? Czy pana zdaniem lepiej modernizować posia-

modernizację 91 takich pojazdów, w tym 39 w zakresie piętego poziomu utrzymania. Po 2018 r. wkrócimy więc w erę wyłącznie nowych i zupełnie zmodernizowanych pociągów w Kolejach Mazowieckich.

Chciałabym zapytać jeszcze o temat, który szczególnie interesuje pasażerów – czyli integrację biletów Kolei Mazowieckich z ZTM.

Dlaczego z biletami ZTM można wsiąść do pociągu KM a odwrotnie już nie, na czym polega problem? Czy możemy liczyć na zmiany w funkcjonowaniu wspólnego biletu?

co nie oznacza że nie chcielibyśmy takiego stworzyć. Z oferty „Wspólny Bilet ZTM-KM-WKD” przy przejazdach pociągami spółki korzysta niemal jedna trzecia podróżnych. Jednak na razie jedynym rozsądnym w obecnym stanie prawnym rozwiązaniem było wprowadzenie honorowania biletów jednej strony.

Ważne dla funkcjonowania przewoźników są z pewnością remonty i zamknięcia torów wprowadzane przez zarządcę infrastruktury. Prowadzenie przewozów KM na pewno będzie utrudnione

założeń organizacji ruchu na czas tych prac.

Jeśli chodzi o linię do Puław i tym samym aż do Lublina, to rozpoczęcie remontu PLK planują na wiosnę 2017 roku. Pierwszy etap prac będzie polegał m.in. na całkowitym zamknięciu odcinka Piława – Dęblin. Z tego względu na ten czas planujemy wprowadzenie zastępczej komunikacji autobusowej. Takie rozwiązanie funkcjonowało już przy okazji remontu linii do Małkini. Ruch pociągów został tam wstrzymany i pasażerów przewożono autobusami. Trzynastego grudnia wróciły regularne kursy pociągów do Małkini oraz połączenia Warszawa Wileńska – Łochów.

Wciąż nie jest znana data otwarcia linii Warszawa Rembertów – Zielonka dlatego na tym odcinku nadal będzie kursowała zastępcza komunikacja autobusowa. Utrudnienia w stacji Rembertów mają potrwać do końca stycznia 2016 roku. Według planów PLK, od lutego pociągi będą mogły kończyć i rozpoczynać bieg na stacji Rembertów, co oznacza dużą poprawę dla pasażerów.

Dużo bardziej uciążliwe są – i przez dłuższy czas będą – zmiany związane z remontem linii do Radomia. Długo czekaliśmy na rozpoczęcie tych prac, ponieważ infrastruktura jest tam w bardzo złym stanie, a na odcinku Warka – Radom wciąż mamy do dyspozycji tylko jeden tor. Powoduje to ciągłe wydłużanie czasu przejazdu. Trzynastego grudnia rozpoczęła się modernizacja szlaku Warszawa Okęcie – Piaseczno. Na tym odcinku ruch odbywa się po jednym torze. Część pociągów jest odwołana, niektóre kursują w skróconej relacji. Aby zmniejszyć te uciążliwości, wybrane pociągi kursują w zwiększonym – do trzech EZT – zestawieniu.

Dziękuję za rozmowę.

Wszystkie modernizacje są ważne z punktu widzenia przewoźnika, ale wiążą się z utrudnieniami dla naszych pasażerów. Niestety w związku z zapowiedzianymi na najbliższe lata intensywnymi pracami wokół Warszawy, a także w samej stolicy, należy otwarcie powiedzieć, że utrudnienia w kursowaniu pociągów będą duże.

dany tabor czy inwestować w nowy?

Oprócz inwestycji związanych z zakupem nowego taboru, Koleje Mazowieckie sukcesywnie modernizują elektryczne zespoły trakcyjne. Mamy prawie w całości zmodernizowany tabor i to jest nasz sukces. Wymiana taboru w ciągu roku czy dwóch lat, ze względu na wysokie koszty jest po prostu niemożliwa. Dlatego staramy się modernizować posiadane jednostki do możliwie wysokiego standardu i jednocześnie kupować nowe pociągi. Do tej pory te działania były prowadzone równolegle. Ale mamy ambitne plany – chcemy, aby najstarsze, niezmodernizowane elektryczne zespoły trakcyjne EN57 zniknęły z mazowieckich torów do 2018 roku. Z końcem 2015 r. podpisaliśmy umowy na

Oferta „Wspólny Bilet ZTM-KM-WKD” polega na honorowaniu niektórych biletów ZTM w pociągach spółki Koleje Mazowieckie na ściśle określonym obszarze w aglomeracji warszawskiej. Zwykle umowę podpisaliśmy na rok. Tym razem, po raz pierwszy została ona zawarta aż na cztery lata. Koleje Mazowieckie prowadzą działalność w województwie mazowieckim, natomiast Zarząd Transportu Miejskiego organizuje transport na terenie aglomeracji warszawskiej. Pasażerski przewoźnik kolejowy podlega innym uregulowaniom prawnym niż przewoźnicy miejscy, niemal w każdym zakresie. Odrębne uregulowania prawne, w tym finansowe, podatkowe itd. powodują niemożność wprowadzenia wspólnego biletu z „prawdziwego zdarzenia”,

przez remont linii średnicowej, całkowite zamknięcie na linii do Puław czy modernizacje na linii do Małkini, Radomia. Które modernizacje będą dla państwa szczególnie uciążliwe?

Wszystkie modernizacje są ważne z punktu widzenia przewoźnika, aczkolwiek wiążą się z utrudnieniami dla naszych pasażerów. Niestety w związku z zapowiedzianymi na najbliższe lata intensywnymi pracami wokół Warszawy, a także w samej stolicy, należy otwarcie powiedzieć, że utrudnienia w kursowaniu pociągów będą duże.

Zgodnie z założeniami remont linii średnicowej, zarówno podmiejskiej, jak i dalekobieżnej ma rozpocząć się w 2018 r. i potrwać do 2022 roku. Nie ma jeszcze opracowanych szczegółowych