

WIADOMOŚCI

D. Grajda: koleje samorządowe są potrzebne

Strona główna > Przewozy pasażerskie > D. Grajda: koleje samorządowe są potrzebne

D. Grajda: koleje samorządowe są potrzebne

06 grudnia 2018 | Autor: Łukasz Kuś

0 Comments

PODZIEL SIĘ



Przewoźnicy samorządowi wnieśli nową jakość do polskiej kolei pasażerskiej jeśli chodzi o komfort podróży, kanały sprzedaży biletów i integrację z transportem miejskim – powiedział w rozmowie z "Kurierem Kolejowym" Dariusz Grajda, członek zarządu Kolei Mazowieckich i prezes Związku Samorządowych Przewoźników Kolejowych



Fot. Koleje Mazowieckie

Co wniosły spółki samorządowe do polskiego rynku przewozów pasażerskich?

Każda kolej samorządowa jest bliższa mieszkańcom regionu, w którym funkcjonuje. Samorząd województwa ma większy wpływ na działalność takiego przewoźnika. Spółki samorządowe dokonały bardzo dużej poprawy w obsłudze pasażerów dzięki nowym zakupom i modernizacjom taboru oraz wprowadzając nowe kanały sprzedaży biletów i oferty handlowe. Zwiększył się rozkład jazdy pociągów i dzisiaj jest większa częstotliwość niż jeszcze kilka lat temu. Decyzja o powołaniu Kolei Mazowieckich została podjęta przez samorząd województwa mazowieckiego blisko piętnaście lat temu, a później powstawały kolejne spółki. Uważam, że najlepsze zmiany zachodzą zawsze tam, gdzie jest wola współpracy, partnerstwo i chęć ewolucji - nie rewolucji.

Jak duże będą koszty serwisowania taboru i czy w przypadku spółek samorządowych będą wyższe niż w PolRegio?

Trzeba pamiętać, że zupełnie inaczej wygląda przeprowadzanie przeglądów w przypadku starych składów EN57, gdzie przewoźnicy dysponują dokumentacją techniczną niż w przypadku nowego taboru. Jeśli chodzi o nowy tabor, to serwisowanie jest coraz częściej zamawiane wraz z dostawą pojazdów. Podczas ogłaszania przetargów na zakup nowego taboru koszty serwisowania są również kryterium oceny oferty branych pod uwagę przy wyborze dostawcy. Aby precyzyjnie odpowiedzieć na postawione pytanie warto dokonać szczegółowej analizy i na tej podstawie wydać opinie.

Czy zatem prawdą jest, że bardziej opłaca się modernizować niż kupować nowy tabor?

Jeśli spojrzymy na spółki samorządowe to widać, że np. Łódzka Kolej Aglomeracyjna dysponuje w 100% nowymi pojazdami. Koleje Śląskie, czy Dolnośląskie mają zróżnicowany tabor, w tym także stare pojazdy EN57. Jeśli chodzi o Koleje Mazowieckie to ok. 40% naszych pociągów stanowią nowe pojazdy, a pozostała część jest modernizowana. Wynika to z dwóch powodów. Po pierwsze pociągi nie stoją na półce sklepowej i nie jest to zakup tani. To są miliardowe inwestycje i w dodatku długoterminowe. Po drugie przy rosnącej pracy eksploatacyjnej, a spółki samorządowe wożą coraz więcej pasażerów, nie ma sensu wycofywać starych jednostek, skoro mogą być jeszcze wykorzystane i uzupełniać ofertę przewoźnika. Inaczej ta sytuacja przedstawia się w spółkach, które mają 20 - 60 pojazdów, a inaczej w Kolejach Mazowieckich, które mają ponad

NAJNOWSZE WIADOMOŚCI



D. Grajda: koleje samorządowe są potrzebne



Wznowiono ruch na linii Warszawa - Grodzisk po protestach podwykonawców Astaldi



Dopracowanie umowy utrzymaniowej ma duże znaczenie dla kolei

LOSOWE ZDJĘCIA



POLECANE TEKSTY



Bezpieczeństwo na kolei powinno być zintegrowane z systemem pozostałych służb



Finanse i przepisy przeszkodą przy tworzeniu wspólnego biletu



M. Antonowicz: na spadek konkurencyjności kolei wpływa wiele czynników

NEWSLETTER

Adres e-mail

Zapisz się

NAJPOPULARNIEJSZE WIADOMOŚCI



PKP Cargo zaprezentuje lokomotywę ET42-15



Rewitalizacja linii z Opola do Nysy na półmetku

300 jednostek. To zupełnie inna skala kosztów zakupu. Warto w tym miejscu dodać, że bez środków unijnych przewoźnicy nie dokonaliby takiego rozwoju transportu kolejowego w Polsce.

Jednak starych zespołów trakcyjnych nie można modernizować w nieskończoność.

To prawda i decyzja czy wydać kilka milionów zł na modernizację czy 20 mln na zakup nowego eozt musi być poprzedzona analizami. Oczywiście zależy to też, od tego co chcemy osiągnąć podczas modernizacji. Dzisiaj nikt nie wyobraża sobie by modernizacja taboru nie obejmowała np. montażu klimatyzacji, gniazdek elektrycznych, Wi-Fi i toalet z zamkniętym obiegiem.

Czy Koleje Mazowieckie mają już zapewnione finansowanie za zakup wszystkich składów Flirt przewidziane w umowie ramowej ze Stadlerem?

W chwili obecnej mamy zapewnione finansowanie ze środków unijnych na zakup 6 pięcioczęłonowych pojazdów, które kupimy dzięki pieniądzą z Regionalnego Programu Operacyjnego. 55 pojazdów pozyskamy dzięki wsparciu z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko. Natomiast jeśli chodzi o 10 dwuczłonowych pojazdów to musimy zabezpieczyć finansowanie we własnym zakresie.

Czy podjęta została decyzja o tym jak Koleje Mazowieckie zareagują na wzrost cen energii elektrycznej?

Obecnie nie. Analizujemy tę sytuację w której znaleźli się wszyscy przewoźnicy kolejowi. Wydaje się, że bez wsparcia rządowego dla transportu szynowego korzystającego z energii elektrycznej nie da się ponieść tych dodatkowych kosztów. W przypadku spółki Koleje Mazowieckie jest to koszt rzędu 70 milionów złotych w roku. To jest potężne, finansowe obciążenie dla budżetu spółki i dla samorządu województwa mazowieckiego, a na takie nie ma środków.

Dariusz Grajda

Koleje Mazowieckie

Związek Samorządowych Pracodawców Kolejowych

PODZIEL SIĘ



POWIĄZANE ARTYKUŁY



Zmiany w rozkładzie jazdy pociągów w aglomeracji warszawskiej



TK Telekom i Sim Factor wykonają symulator FLIRT-a 3 dla KM



Zmiany w nowym rozkładzie KM związane z inwestycjami PLK



Zmiany w nowym rozkładzie KM związane z inwestycjami PLK