



# Koleje Mazowieckie liderem wśród samorządowych przewoźników kolejowych

Spółka Koleje Mazowieckie jest niekwestionowanym liderem wśród samorządowych przewoźników, a pod względem liczby przewożonych pasażerów zajmuje drugie miejsce w kraju.

od 29 lipca 2004 roku została powołana, przez Samorząd Województwa Mazowieckiego (51 proc. udziałów) i ówczesne „PKP Przewozy Regionalne” sp. z o.o., Spółka „Koleje Mazowieckie - KM” sp. z o. o. Był to nowatorski projekt w skali kraju, który okazał się sukcesem. Cztery lata później jedynym właścicielem Spółki został Samorząd Województwa Mazowieckiego i tak jest do dziś.

„Przewozimy bezpiecznie, solidnie i na czas” – ta misja przyświeca Kolejom Mazowieckim. Pociągi Kolei Mazowieckich kursują nie tylko po Mazowszu, ale wyjeżdżają także do najbliższych węzłowych stacji w ościennych województwach np. do Łowicza czy Łukowa., Dlatego też z usług przewozowych samorządowego przewoźnika korzysta naprawdę wielu pasażerów. W 2022 roku było to ponad 59 mln osób. W tym okresie praca eksploatacyjna wyniosła blisko 19 mln pociągokilometrów.

Aby utrzymać wysoką jakość świadczonych usług, Spółka musi wciąż inwestować w park taborowy. Dotyczy to modernizacji pojazdów starszego typu, ale priorytetem zgodnie ze strategią jest realizacja projektów inwestycyjnych związanych z zakupem nowoczesnych pojazdów szynowych. Obecnie we flocie Kolei Mazowieckich jest 180 nowych pociągów (co stanowi 52 proc. zasobów), a także 166 zmodernizowanych pojazdów.

W najbliższych latach planowane są kolejne zakupy pociągów najnowszej generacji, jednak jak podkreśla Dariusz Grajda, Członek Zarządu Spółki Koleje Mazowieckie, wszystko zależy od tego, czy uda się w końcu



Dariusz Grajda, członek zarządu KM

odblokować pieniądze z Unii Europejskiej. Czasu jest naprawdę mało.

– Te pieniądze są niezbędne i to nie tylko przewoźnikom kolejowym, ale generalnie całej Polsce. Czasu jest coraz mniej. Mamy tak naprawdę zaledwie 3 lata, bo do połowy 2026 roku trzeba rozliczyć ewentualne dofinansowanie, a samo wyprodukowanie jednego pociągu trwa około 18 miesięcy. Do tego pozostałe procedury: przetarg, homologacja i inne formalności – wymienia Dariusz Grajda, i dodaje - Brak finansowania z UE oznacza brak nowych pociągów, a tym samym brak możliwości dojazdu do pracy, czy szkoły nowymi pociągami. Dla Spółki taka stagnacja de facto oznacza regres.

Koleje Mazowieckie mają konkretne plany zakupowe i inwestycyjne (pod warunkiem, że zostaną odblokowane pieniądze z KPO) za 3 538,4 mln zł brutto:

- zakup 50 sztuk Elektrycznych Zespołów Trakcyjnych z podziałem na transze (14 EZT I, 14 EZT II, 11 EZT I, 11 EZT II);
  - zakup 15 sztuk Elektrycznych Zespołów Trakcyjnych;
  - zakup 10 sztuk Elektrycznych Zespołów Trakcyjnych,
  - budowa bazy utrzymaniowo-naprawczej taboru kolejowego w Radomiu,
  - budowa bazy utrzymaniowo-naprawczej taboru kolejowego w Sochaczewie.
- Spółka KM jako pełnomocnik Urzędu Marszałkowskiego Województwa Mazowieckiego proceduje dodatkowo:
- zakup 16 sztuk Elektrycznych Zespołów Trakcyjnych,
  - zakup 6 Elektryczno – Akumulatoro-

wych Zespołów Trakcyjnych z opcją zakupu kolejnych 3 pojazdów tego samego typu.

Koleje Mazowieckie dostają wsparcie od Samorządu Województwa Mazowieckiego, który niezmiennie dofinansowuje tego przewoźnika. Jak tłumaczy Dariusz Grajda, dzięki Zarządowi Województwa i marszałkowi Adamowi Struzikowi, który jest marszałkiem od wielu lat i braku większych rozszad w Zarządzie Województwa Mazowieckiego (od 2006 r. są to radni z PO i PSL), Spółka jest na stabilnym poziomie i dynamicznie się rozwija, a w ostatnich latach przeszła wręcz skok cywilizacyjny. To świadczy o tym, jak ważna jest ciągłość podejmowanych decyzji w działaniu takiego samorządowego przewoźnika kolejowego.