

## Rozmowa z Dariuszem Grajdą, członkiem zarządu, dyrektorem handlowym Kolei Mazowieckich

# Koleje mają służyć ludziom

• Aglomeracja warszawska rozbudowywana była wzdłuż linii kolejowych. Stwarza to wyjątkową sytuację, bo dla setek, tysięcy ludzi pociągi są najdogodniejszym, codziennym środkiem transportu. Czy Koleje Mazowieckie wykorzystują ten potencjał?

– Na pewno tak, ale w przyszłości jeszcze bardziej będziemy korzystać z tego układu sieci kolejowej. Obecnie trwa bowiem modernizacja szlaków w całym węźle warszawskim. Prace są prowadzone na linii do Otwocka, zaczyna się przebudowa torów między Warszawą a Warką, kończy się między Tłuszczem a Łochowem, wkrótce rozpoczną się roboty między Wołominem i Tłuszczem. To, jak Koleje Mazowieckie mogą wykorzystać infrastrukturę kolejową, związane jest z jej jakością. Im lepsze będą tory, tym szybciej mogą przemieszczać się pociągi. A to oznacza, że będziemy mogli uruchamiać ich więcej. W rezultacie zwiększy się liczba podróży, bo dogodniejsze będą możliwości podróżowania. Służy temu też wspólny bilet na pociągi wszystkich przewoźników w aglomeracji warszawskiej.

• Modernizacja linii kolejowych wiąże się z dużymi utrudnieniami dla podróżujących. Nie obawia się pan, że część z nich przesiądzie się na inne środki lokomocji i już nie wróci?

– Tak się nie dzieje, czego przykładem jest linia z Nowego Dworu Mazowieckiego przez Legionowo do Warszawy. Po jej modernizacji przybyło nam pasażerów. Musimy więc powiększać zestawy pociągów. Ci ludzie dojeżdżają nie tylko z powiatu nowodworskiego, ale z Ciechanowa, skąd naszym pociągiem przyspieszonym jedzie się tylko godzinę do stolicy.

• Jaka jest obecnie skala przewozów pasażerskich Kolei Mazowieckich? Czy ludzie coraz częściej wybierają dojazd pociągami, czy też odwrotnie – przesiadają się do samochodów?

– Od momentu uruchomienia naszej spółki, czyli od 2005 r., z roku na rok jest coraz więcej podróży. Na koniec 2005 r. przewieźliśmy ponad 40 mln osób, zaś w 2014 r. już ponad 63 mln. Codziennie z naszych pociągów korzysta około 160 tys. podróżnych.

• W aglomeracji warszawskiej obsługę pasażerską prowadzą nie tylko Koleje Mazowieckie, ale i SKM finan-



sowana przez urząd miasta. Jakie udziały mają ci dwaj przewoźnicy?

– Współpracujemy z sobą, bo naszym wspólnym zadaniem jest świadczenie jak najlepszej usługi transportowej. W skali kraju nasz udział w przewozach wynosi 24 proc., SKM zaś 9 proc. W samej aglomeracji KM przewozi 6 na 10 podróży, a SKM 4 na 10 podróży. Jednak my zapewniamy też wiele połączeń na całym Mazowszu.

• To, że w Warszawie można przesiąść się z dwóch stacji kolejowych – Śródmieście i Wileńska – do metra zwiększa liczbę pasażerów?

– Zawsze budowanie węzłów przesiadkowych jest dogodne dla osób podróżujących i stanowi zachętę do korzystania z kolei i to jest zaawansowane w naszych statystykach. Wspólny bilet sprawia, że ludzie nie zastanawiają się, czym mają jechać. Wsiadają do pociągu, który właśnie wjeżdża na stację. Mamy też specjalną ofertę lotniskową. Kupując bilet

lotniskowy za 17 zł, ma się zapewniony przejazd autobusem do Modlina, stąd pociągiem do Warszawy, gdzie przez godzinę można korzystać ze wszystkich środków lokomocji. Obecnie z tej oferty korzysta 17 proc. pasażerów lotniska w Modlinie.

• Jaka jest rentowność przewozów pasażerskich? Czy są linie na Mazowszu, z których Koleje Mazowieckie z powodów ekonomicznych zamierzają się wycofać?

– Takiej decyzji sama spółka nie może podejmować. Jej właścicielem jest samorząd mazowiecki. Marszałek Adam Struzik zawsze podkreśla, że koleje mają służyć ludziom. Nie zysk jest więc najważniejszy. Wszędzie na świecie transport publiczny jest dotowany. W Kolejach Mazowieckich 70 proc. kosztów utrzymania kursowania pociągów zapewniają wpływy z biletów, 30 proc. stanowią dotacje z samorządu województwa.

• Skąd biorą się problemy innych samorządowych prze-

” Wszędzie na świecie transport publiczny jest dotowany. W Kolejach Mazowieckich 70 proc. kosztów utrzymania kursowania pociągów zapewniają wpływy z biletów, 30 proc. stanowią dotacje z samorządu województwa

woźników? Mają je chociażby Koleje Śląskie.

– Związane jest to z liczbą podróży. W naszym przypadku ich liczba z roku na rok rośnie. Zwiększają się więc przychody ze sprzedaży biletów. Ponadto uruchamiamy coraz więcej pociągów, co przyciąga nowych pasażerów. Nie da się ukryć, że transport publiczny nie jest tanim przedsięwzięciem. Każdego roku samorząd Mazowsza dopłaca do swoich kolei 250 mln zł. Roczne obroty spółki wynoszą 1 mld zł. Planujemy na zakupy nowego taboru wydać 1,5 mld zł. Część pieniędzy chcemy pozyskać ze środków unijnych. Czas amortyzacji pociągu wynosi 30 lat. Jednak po przejechaniu tysięcy kilometrów musi przejść modernizację, nierzadko gruntowną. Zmienia się jego wyposażenie, instaluje się klimatyzację.

• Pasażerowie powinni być zadowoleni, że będą jeździć wygodniejszymi pociągami.

– Nie tylko wygodniejszymi, ale i szybszymi, bo – jak już mówiłem – wiele linii jest mo-

dernizowanych, pociągi mogą więc kursować z większą prędkością. A takie są oczekiwania pasażerów. Zwiększamy też częstotliwość ich kursowania. Obecnie około 27 proc. naszych pociągów nie ma więcej niż 5 lat. Jeśli uda się nam utrzymać dotychczasowe tempo wymiany taboru na nowy, to za kilka lat połowa naszych pociągów zapewni pasażerom wysoki standard podróżowania. W tym roku odbieramy nowe pięciowagonowe pociągi Impuls z Newagu, odbierzemy też 22 wagony piętrowe i dwie lokomotywy z PESY. Część starych EZT-ów idzie do liftingu.

• Koleje Mazowieckie zapewniają nie tylko kursowanie pociągów na terenie województwa, ale w sezonie uruchamiają tzw. pociąg słoneczny do Trójmiasta, a tym roku także do Ustki. Jak pan ocenia to przedsięwzięcie?

– Pociąg słoneczny jeździ do Trójmiasta od 10 lat. Po ukończeniu modernizacji torów może on kursować tą trasą z prędkością 160 km na go-

dzinę. Podróż do Sopotu zajmuje teraz 3,5 godziny. By pociąg nie stał tam 6 godzin, jedzie dalej – do Ustki. Nie tylko władze samorządowe były zadowolone, ale przede wszystkim mieszkańcy i wczasowicze. Świadczy o tym liczba podróży. Pociąg ma 1000 miejsc, a bywało, że jechało nim 1500 pasażerów. Rozważamy uruchomienie weekendowego połączenia z Warszawy do Trójmiasta. Będzie to ewentualnie możliwe, gdy dostaniemy nowe piętrowe wagony z PESY, a nasze analizy potwierdzą zapotrzebowanie na taki pociąg.

• Czy samorządy z Pomorza współfinansują kursowanie tego pociągu?

– Nie, jest to komercyjny przedsięwzięcie. Koszty muszą się zwrócić. Nie dostajemy do tego pociągu dotacji. W zeszłym roku zarobiliśmy około 200 tys. zł. W tym roku powinno być lepiej. W lipcu tego roku z pociągu tego skorzystało 50 tys. osób, gdy w ubiegłym wakacje 67 tys.

• Czy spółka ma w planach uruchomienie tego typu pociągu do Zakopanego?

– Przymierzamy się do tego. Jednak czekamy na zakończenie modernizacji linii kolejowej. Problemem jest przejazd przez centralną magistralę kolejową. Kursuje po niej Pendolino z prędkością około 200 km/h. Wyprzedzałyby nasze składy, w efekcie musiałyby czekać na jego przejazd. Alternatywą jest wybór innej trasy przez Radom, Kielce, Skarżysko-Kamienną. Wolelibyśmy przejechać przez te miasta, by dać ich mieszkańcom możliwość skorzystania z naszego pociągu. Ponadto potrzebny jest nowy skład z pięciowymi wagonami. Teraz ich jeszcze nie mamy.

• W skali kraju kolei ubywa pasażerów, co pogarsza rentowność przejazdów. Ze względów ekonomicznych likwidowane są kolejne połączenia. Czy ten problem dotyka też Kolei Mazowieckich?

– My tego problemu nie mamy. Musimy przecież zapewnić setkom tysięcy ludzi dojazd do pracy, szkół, na uczelnie. Liczba potencjalnych pasażerów jest na Mazowszu duża. Mieszka tu 5 mln ludzi, a w aglomeracji warszawskiej około 3 mln. Zwiększamy częstotliwość kursowania naszych pociągów. Jeżdżą one coraz szybciej, a warunki podróży są coraz lepsze. Zależy nam, by ludzie kursujący naszymi pociągami byli zadowoleni.

Teresa Hurkała

