

WOJCIECHOWSKI Andrzej¹

Warszawska Kolej Dojazdowa a stan sektora kolejowego w Polsce

Słowa kluczowe: kolej, diagnoza, sektor, kolejowy, WKD, warszawska, kolej, dojazdowa

Streszczenie

Celem niniejszego artykułu jest ocena działania Warszawskiej Kolei Dojazdowej w perspektywie całego sektora kolejowych przewozów pasażerskich w Polsce. Autorzy wyjaśniają również przyczyny znaczących różnic pomiędzy ogólną jakością przewozów pasażerskich a jakością usług świadczonych przez Warszawską Kolej Dojazdową.

RAIL COMMUTER WARSAW IN COMPARISON TO WHOLE RAILWAY SECTOR IN POLAND

Abstract

The purpose of this article is to evaluate the effectiveness of the Warsaw Commuter Rail in view of the entire passenger rail transport sector in Poland. The authors also explain the reasons for significant differences between the overall quality of passenger service and the quality of services provided by the Warsaw Commuter Rail.

1. WPROWADZENIE

Polska posiada trzecią największą sieć kolejową w UE. Na dzień 31 grudnia 2008 roku, infrastruktura kolejowa składała się z 19,201 km linii kolejowych (37,289 km torów). Sieć kolejowa obejmuje 44458 zwrotnic, 16447 przejazdów, 5786 obiektów, 26 podstacji trakcyjnych, jak również liczny sprzęt telekomunikacyjny oraz automatykę kolejową. Polska sieć kolejowa stanowi integralną część europejskiej sieci kolejowej. Około 5448 km polskich linii kolejowych stanowi część międzynarodowej sieci europejskiej zgodnie z postanowieniami umowy AGTC25². Przepisy Rozdziału XV Traktatu stanowią, że Unia Europejska zamierza promować rozwój Transeuropejskiej Sieci Kolejowej jako jeden z kluczowych elementów tworzenia rynku wewnętrznego i wzmocnienia spójności społeczno-gospodarczej. Przepisy te obligują Polskę do modernizacji własnej sieci kolejowej.

2. DIAGNOZA SEKTORA KOLEJOWEGO W POLSCE

Gęstość i dostępność Polskiej sieci kolejowej jest podobna do innych państw Europy środkowej. Generalnie stosunek sieci do obszaru w przypadku linii krajowych jest w centralnej części Europy wysoki (w tym w krajach Beneluksu, Niemczech, Republice Czeskiej oraz w Polsce), natomiast mniejszy na obszarach peryferyjnych (w tym w Skandynawii, na Półwyspie Iberyjskim, w zachodniej Francji, krajach bałtyckich, Turcji i Bułgarii). Największa gęstość sieci notowana jest w Republice Czeskiej, Belgii, Luksemburgu i Niemczech (powyżej 100 km/1000 km²). Dalej znajdują się Węgry, Austria, Polska, Wielka Brytania, Holandia i Słowacja (65–80 km/1000 km²). Mniejsza jest gęstość sieci kolejowej w Norwegii, Finlandii, Turcji, Grecji oraz krajach bałtyckich – ok. 20 km/1000 km² lub mniej. Od 1990 roku w wielu państwach Europy Środkowej i Wschodniej odnotowano znaczący spadek towarowych przewozów kolejowych pod względem wielkości i udziału tego rodzaju transportu w porównaniu z innymi. W efekcie, gęstość sieci kolejowej zmniejszyła się w niektórych krajach. W Polsce wielkość infrastruktury kolejowej została drastycznie zredukowana: 26 Gęstość sieci kolejowej zmalała z 84 km/1000 km² w 1990 roku do 74 km/1000 km² w 1998 roku, a następnie do 65 km/1,000 km² w 2006 roku. Największe redukcje nastąpiły w latach 1998 – 2006 na obszarze województwa Dolnośląskiego (–27 %, 2006: 75 km/1000 km²), Lubelskiego (–26 %, 2006: 42 km/1000 km²), Warmińsko-Mazurskiego (–22 %, 2006: 128 km/1000 km²), i Wielkopolskiego (–20 %, 2006: 103 km/1000 km²). Według danych UIC, w 1991 roku Polska sieć kolejowa składała się z 23193 km tras o standardowym rozstawie szyn. W 2008 roku długość ta wynosiła 19627, co stanowi 84% wartości wyjściowej, z czego 43% to linie dwutorowe, a 60% zelektryfikowane (Tabela 1). Nasuwa to wniosek, że celem sektora kolejowego w Polsce jest optymalizacja wykorzystania istniejącej sieci, a nie rozwój nowych zdolności przewozowych.

¹ Szkoła Główna Gospodarstwa Wiejskiego, Wydział Nauk Ekonomicznych

² AGTC: Umowa europejska o głównych międzynarodowych liniach kolejowych transportu kombinowanego i obiektach towarzyszących, podpisana w Genewie przez ONZ/EKG w 1991 roku. Porozumienie to jest w istocie międzynarodowym planem rozwoju i eksploatacji europejskiej sieci kolejowej. Obejmuje ona szereg ważnych połączeń kolejowych, terminali, przejść granicznych, bocznic do zmiany rozstawu szyn (szerokości torów), połączeń promowych i portów. Umowa AGTC stała się podstawą umowy AGC (Umowa europejska o głównych międzynarodowych liniach kolejowych).

Tab. 1. Długość sieci kolejowej w Polsce, źródło: UIC Statistics – 2008, PLK Raport Roczny 2007

Nr	Długość sieci kolejowej	Długość (km)
1	Tory główne (1,435 mm)	19,764
1.1.	Linie dwutorowe (1,435 mm)	8,614
1.2.	Linie zelektryfikowane	11,891
2	Tory stacyjne	9,354
5	Rozjazdy	43,905
6	Przejazdy kolejowe	16,447
7	Budowle	7,004

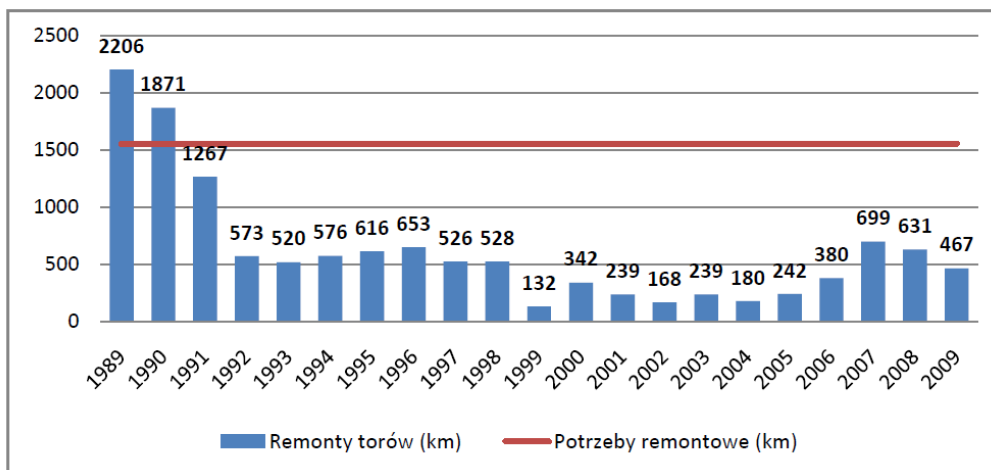
Niska jakość infrastruktury kolejowej stanowi największą przeszkodę dla klientów. Według własnych ustaleń PLK, zaledwie 37% infrastruktury znajduje się w stanie dobrym (wymaga jedynie regularnych działań utrzymaniowych, nie ma limitów prędkości czy parametrów operacyjnych), 38% jest w stanie zadowalającym (prędkość rozkładowa lub parametry operacyjne są nieco ograniczone), a 25 % jest w stanie niezadawalającym (znaczne ograniczenia prędkości rozkładowej lub parametrów operacyjnych, konieczność dużych nakładów inwestycyjnych). Obecny stan infrastruktury kolejowej ilustruje ponad 7,000 ograniczeń prędkości na koniec 2009 roku (Tabela 2).

Tab. 2. Prędkość konstrukcyjna, źródło: PLK

Rodzaj linii	Średnia prędkość konstrukcyjna	Rzeczywista prędkość konstrukcyjna
	km/h	%
Linie PLK	99,2	78,33
Linie korytarzowe	120,2	83
Linie AGC	133,3	89,8

Poziom zaniedbań w zakresie utrzymania infrastruktury kolejowej jest bardzo duży. Polska infrastruktura kolejowa wymaga rokrocznie prac modernizacyjnych na około 1,390 km torów w celu zachowania właściwego poziomu funkcjonowania³ obecnie wykorzystywanych 19,764 km linii kolejowych. Począwszy od 1991 roku, ilość prac modernizacyjnych na drogach kolejowych była znacznie niższa niż rzeczywiste potrzeby, co doprowadziło do powstania zaległości, a w efekcie do ograniczenia prędkości na wielu liniach z uwagi na bezpieczeństwo ruchu. Wykres 30 ilustruje zakres prac modernizacyjnych prowadzonych od 1989 roku w porównaniu z rzeczywistymi potrzebami w skali roku. Podobne zaległości nastąpiły w modernizacji systemów telekomunikacyjnych, sygnalizacyjnych, elektrycznych, elektrotrakcyjnych oraz sterowania i sygnalizacji. Średni wiek tych zasobów ilustruje wykres 1. Niewystarczająca ilość robót remontowych i modernizacyjnych powoduje szereg negatywnych konsekwencji: i) podnosi koszty operacyjne infrastruktury kolejowej, ii) generuje dodatkowe koszty przenoszone na przewoźników za pośrednictwem opłat za dostęp do infrastruktury (wyższe ceny dostępu za niższą jakość usług), co powoduje spadek atrakcyjności transportu kolejowego, oraz (iii) generuje wyższe koszty aktywów kolejowych w całym cyklu ich życia z uwagi na opóźnienia realizacji zadań utrzymaniowych, co stanowi dodatkowe obciążenie dla budżetu państwa. Nie ulega wątpliwości, że obecne praktyki związane z eksploatacją i finansowaniem infrastruktury kolejowej muszą ulec zmianie, a ich wdrożenie wymaga całkowicie nowego podejścia do zarządzania tym rodzajem transportu.

³ W oparciu o roczne natężenie ruchu oraz cykl życia systemów kolejowych niezbędnych dla zapewnienia bezpieczeństwa ruchu (sygnalizacja, podstacje trakcyjne, sprzęt elektrotrakcyjny, elektroniczny układ współzależnego sterowania i sygnalizacji) PLK oblicza, tak jak każdy zarządca infrastruktury kolejowej w Europie, roczną liczbę kilometrów torów wymagających robót utrzymaniowych, aby utrzymać istniejącej przepustowości.



Wyk. 1. Prace modernizacyjne na torach: wykonane wobec i niezbędnych, źródło: Raport UTK 2010

3. PODSTAWOWE INFORMACJE O WARSZAWSKIEJ KOLEI DOJAZDOWEJ, WPROWADZENIE DO BADANIA

Warszawska Kolej Dojazdowa sp. z o.o. z siedzibą w Grodzisku Mazowieckim została utworzona aktem założycielskim, sporządzonym w dniu 22 grudnia 2000r. w formie aktu notarialnego jako spółka ze 100%-owym udziałem PKP S.A. w kapitale zakładowym. Dnia 29 grudnia 2000r. Spółka została wpisana do rejestru handlowego przez Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy. Samodzielną działalność gospodarczą rozpoczęła 1 lipca 2001 roku. Trasa WKD wiedzie przez obszary gmin: Michałowice, Pruszków, Brwinów, Podkowa Leśna, Grodzisk Mazowiecki i Milanówek oraz dzielnice m.st. Warszawy: Włochy, Ochota i Śródmieście. Linia z Warszawy do Grodziska liczy ok. 33 km, a jej odgałęzienie z Podkowy Leśnej do Milanówka - 3 km. WKD świadczy usługi aglomeracyjnych przewozów pasażerskich dla osób zamieszkujących tereny wymienionych powyżej jednostek administracyjnych.

We wrześniu 2005r. zakończył się prowadzony od 2003r. przez PKP S.A. proces prywatyzacji Warszawskiej Kolei Dojazdowej. WKD jest pierwszym pasażerskim przewoźnikiem kolejowym z Grupy PKP, który opuścił holding i zmienił w 100% właściciela. Nowym właścicielem Spółki stało się Konsorcjum Samorządowe, w skład którego początkowo wchodziły: Samorząd Województwa Mazowieckiego, Urząd Miasta Stołecznego Warszawy (ostatecznie zrezygnował z objęcia swoich udziałów) i sześć gmin leżących na trasie WKD.

W dniu 27 września 2007r. własność wszystkich 12 219 udziałów Spółki przeszła z PKP S.A. na nowych właścicieli (bez m. st. Warszawy) w następujący sposób:

Tab. 3. Struktura własności, źródło: opracowanie własne

Właściciel	Udziały	Procentowo
Samorząd Województwa Mazowieckiego	8 911	72,93%
Gmina i Miasto Pruszków	1 099	8,99%
Miasto Podkowa Leśna	494	4,04%
Gmina Grodzisk Mazowiecki	599	4,90%
Gmina Milanówek	316	2,59%
Miasto i Gmina Brwinów	600	4,91%
Gmina Michałowice	200	1,64%
RAZEM	12 219	100%

Przedmiotem działalności podstawowej Warszawskiej Kolei Dojazdowej sp. z o.o. jest organizowanie przewozów pasażerskich na linii Warszawa Śródmieście WKD –Grodzisk Mazowiecki Radońska z odgałęzieniem w Podkowie Leśnej do Milanówka oraz zarządzanie liniami kolejowymi:

Nr 47 - Warszawa Śródmieście WKD - Grodzisk Mazowiecki Radońska

Nr 48 - Podkowa Leśna Główna - Milanówek Grudów

Nr 512 - Pruszków – Komorów

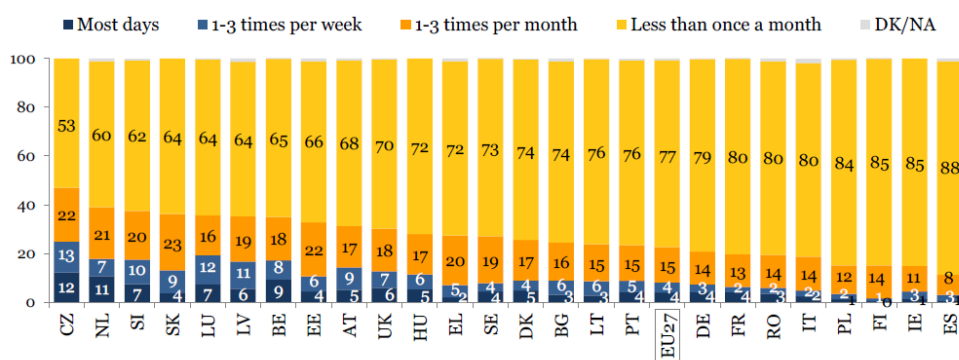
Spółka zapewnia w ciągu dnia obsługę przewozową dla ok. 24 tys. pasażerów zamieszkałych w 6 gminach i 3 dzielnicach Warszawy. Trasa wiedzie przez obszary następujących jednostek administracyjnych - dzielnice: Warszawa Śródmieście, Warszawa Ochota, Warszawa Włochy oraz gminy: Michałowice, Pruszków, Brwinów, Podkowa Leśna, Grodzisk Mazowiecki i Milanówek.

Ogólna długość linii WKD wynosi ok. 36 km, w skład której wchodzi 4 stacje i 24 przystanki osobowe. Na 8 z nich prowadzona jest pełna odprawa podróży.

4. WYNIKI BADANIA SATYSFAKCJI PASAŻERÓW W POLSCE W PORÓWNANIU DO WYNIKÓW WKD

W czerwcu 2011 Komisja Europejska opublikowała raport na temat stanu kolei w UE. Wynika z niego iż Polacy postrzegają rodzimą kolej jako najgorszą w Europie. Chodzi właściwie o wszelkie możliwe aspekty: od braku informacji na stacjach, brudnych pociągów, dworców i peronów, aż po niepunktualności pociągów. W niniejszym rozdziale wyniki badań Komisji Europejskiej zostaną porównane z wynikami podobnego badania przeprowadzonego wśród pasażerów WKD. Autor zdaje sobie sprawę iż pasażerowie WKD są niejako grupą lokalną i trudno miarodajnie porównać wyniki obu badań, niemniej jednak porównanie to pozwoli ocenić sytuację Warszawskiej Kolei Dojazdowej na tle całego kraju. Badanie Komisji Europejskiej zostało przeprowadzone w marcu 2011, natomiast badanie pasażerów WKD w czerwcu 2011. Badanie KE przeprowadzono na grupie 400 respondentów natomiast badanie WKD zostało przeprowadzone na grupie 500 ankietowanych

W skali całego kraju tylko 1% ankietowanych korzysta z usług kolei pasażerskich kilka razy w tygodniu. Natomiast aż 84% badanych korzysta z usług kolei rzadziej niż raz na miesiąc. W tym wypadku polska znajduje się na czwartym miejscu od końca. Wyniki badania prezentuje wykres 2.



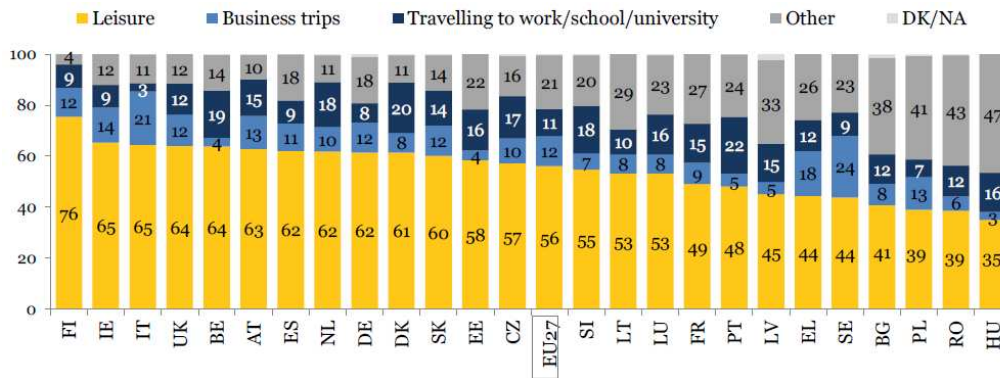
Wyk. 2. Częstotliwość korzystania z usług przewozów kolejowych w UE, źródło: Raport KE nt. satysfakcji pasażerów kolei, 2011

Wyniki badania przeprowadzonego w pociągach WKD są diametralnie różne. 49% pasażerów korzysta z kolejki WKD codziennie natomiast 32% przynajmniej kilka razy w tygodniu. Częstotliwość korzystania z usług WKD przedstawiona jest na wykresie 3. Ponad 80% ankietowanych regularnie korzysta z kolejki WKD. Można zatem powiedzieć że wyniki obu badań są odwrotnie proporcjonalne. Ma to oczywiście związek z charakterem WKD, z której korzystają głównie mieszkańcy aglomeracji warszawskiej w celu dojazdu po pracy/szkoły.



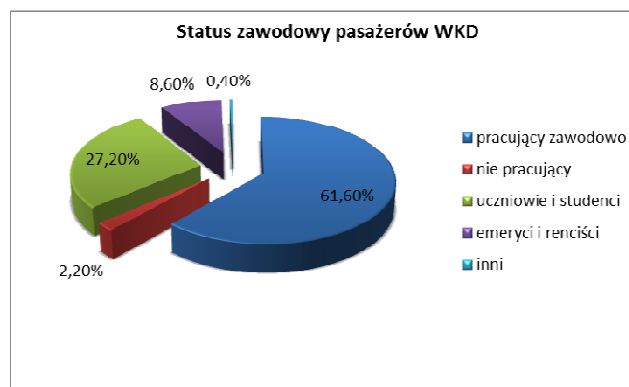
Wyk. 3. Częstotliwość korzystania z usług WKD, źródło: opracowanie własne

Najczęstszym powodem korzystania z kolei w skali całego kraju jest wypoczynek (39% ankietowanych oraz przyczyny nieokreślone (41%). Jedynie 21% ankietowanych korzysta z usług kolejowych w celu dojazdu do pracy/szkoły albo do odbywania podróży biznesowych. Przyczyn takiego podziału należy upatrywać w niskiej częstotliwości korzystania z przewozów kolejowych w skali całego kraju. Wyniki przedstawia wykres 4.



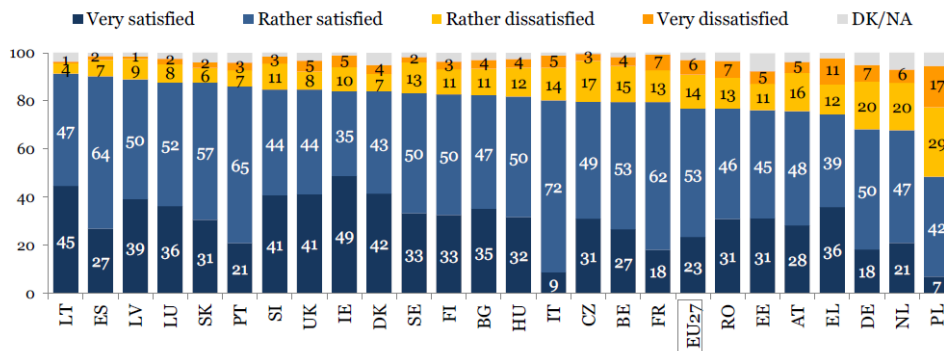
Wyk. 4. Najczęstszy cel podróży pociągiem w UE, źródło: Raport KE nt. satysfakcji pasażerów kolei, 2011

Jak poprzednio wyniki podobnego badania na WKD są diametralnie różne od wyników w skali całego kraju. Najliczniejszą grupą korzystającą z usług WKD są pracujący zawodowo (61,20%), następnie uczniowie/studenci (27,20%). Podobnie jak poprzednio taki podział wyników związany jest ze specyficznym charakterem kolejki WKD. Wyniki przedstawione są na wykresie 5.



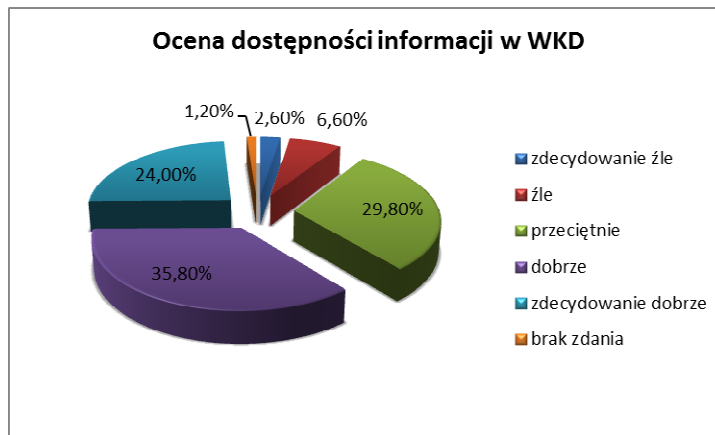
Wyk. 5. Status zawodowy pasażerów WKD, źródło: opracowanie własne

Ważnym elementem każdego systemu transportowego jest dostępność informacji. W tym obszarze Polska wypada najgorzej w Europie. Pomimo wprowadzonych zmian tylko 49% ankietowanych jest zadowolonych z dostępności informacji pasażerskiej (rozkład jazdy, opóźnienia, remonty oraz inne zmiany w kursowaniu). 46% ankietowanych jest odmiennego zdania a 5% nie wyraziło swojej opinii. Wyniki przedstawia wykres 6.



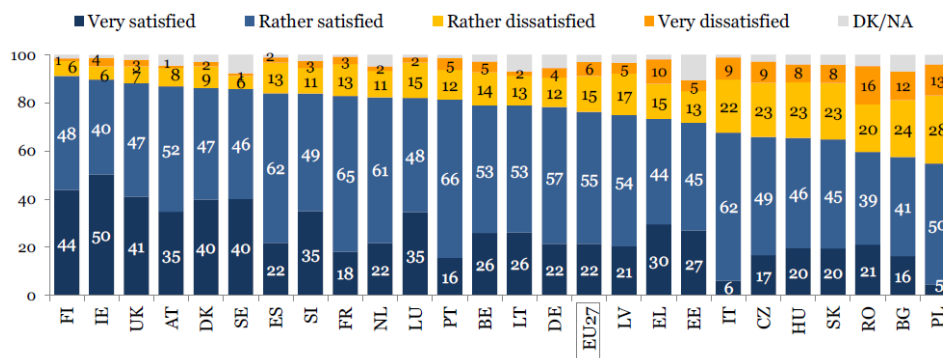
Wyk. 6. Dostępność informacji pasażerskiej w UE, źródło: Raport KE nt. satysfakcji pasażerów kolei, 2011

Ostatnie miejsce w Europie nie jest powodem do zadowolenia, warto jednak zauważyć że dostępność informacji ciągle rośnie. Niestety na stan obecny wpływ miały lata zaniedbań w tym obszarze. Dostępność informacji na szczeblu lokalnym tj. w kolejce WKD oceniana jest znacznie lepiej: 59% ankietowanych jest zadowolonych z dostępności informacji, około 30% ankietowanych uważa system informacji za przeciętny a tylko 9,20% badanych jest otwarcie niezadowolona ze stanu obecnego. Wyniki przedstawia wykres 7. Zarząd WKD podejmuje ciągłe działania mające na celu poprawę funkcjonowania systemu informacji. W skali całego kraju można jednak stwierdzić, iż sektor kolejowy jest niedofinansowany.



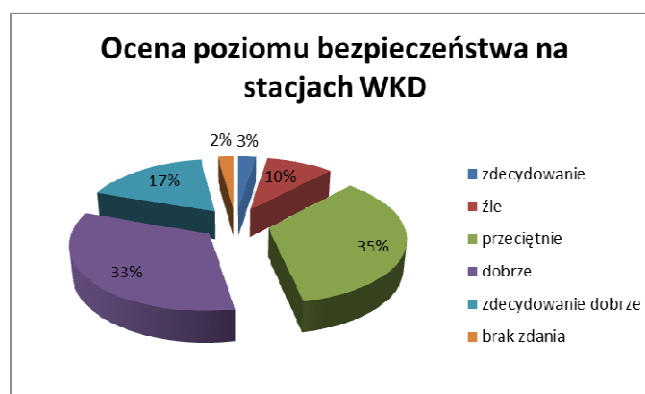
Wyk. 7. Dostępność informacji pasażerskiej w WKD, źródło: opracowanie własne

Kolejnym ważnym jakościowym elementem systemu transportu publicznego jest subiektywne odczucie bezpieczeństwa. Podobnie jak poprzednio Polska zajmuje ostatnie miejsce spośród wszystkich krajów UE. 55% ankietowanych czuje się bezpiecznie na stacjach natomiast 41% jest odmiennego zdania. Średnia dla całej UE wynosi odpowiednio 77% i 21%. Widać zatem iż w tym aspekcie Polska znacznie odstaje od reszty krajów. Wyniki przedstawia wykres 8.



Wyk. 8. Ocena bezpieczeństwa na stacjach, źródło: Raport KE nt. satysfakcji pasażerów kolei, 2011

Podobnie jak przy pozostałych aspektach tak również i w przypadku bezpieczeństwa na stacjach WKD uzyskała lepsze wyniki. 50,8% ankietowanych ocena poziom bezpieczeństwa jako zadowalający. Jako przeciętny określa go 35% ankietowanych, natomiast 12% badanych nie jest zadowolonych ze stanu obecnego. Wyniki przedstawia wykres 9.

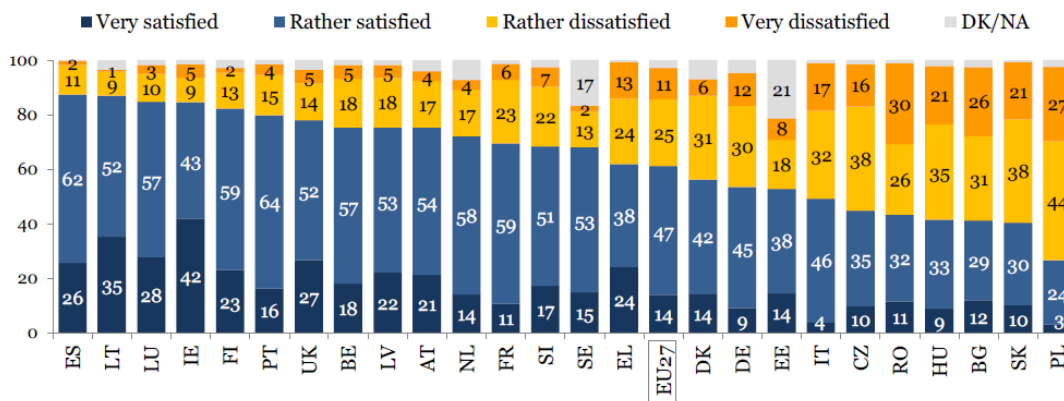


Wyk. 9. Ocena bezpieczeństwa na stacjach WKD, źródło: opracowanie własne

Kolejka WKD uważana jest za bezpieczną. Od chwili przejęcia spółki przez konsorcjum samorządowe poczyniono niezbędne środki dla zapewnienia bezpieczeństwa takie jak: monitoring przystanków, częste i regularne patrole służb ochrony jak również straży ochrony kolei. Położono zwłaszcza nacisk na zwiększenie liczby patroli w godzinach nocnych.

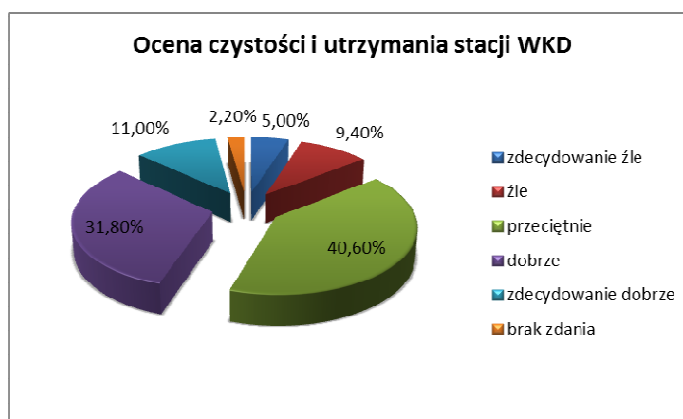
Kolejnym elementem odgrywającym istotne znaczenie w całościowej ocenie kolei jest subiektywny odbiór czystości i utrzymania stacji. Nie jest zaskoczeniem, że również i w tym obszarze Polska zajmuje ostatnie miejsce. Infrastruktura punktowa pasażerskich przewozów kolejowych znajduje się w fatalnym stanie. Niedoinwestowanie i brak remontów powodują, że większość pasażerów ocenia polskie dworce jako „zamrożone w czasie”. Ledwie 27% ankietowanych jest zadowolonych ze stanu istniejącego. Aż 71% negatywnie ocenia czystość i stan utrzymania stacji kolejowych. Proporcje te nie ulegną zmianie w najbliższym czasie gdyż większość środków przeznaczana jest na konieczne remonty infrastruktury

liniowej tj. torowisk, sieci trakcyjnych i urządzeń sterowania ruchem. Warto także wspomnieć, iż dworcami zarządza odrębna od PLK spółka kolejowa „PKP Dworce Kolejowe”. Wyniki badania przedstawione są na wykresie 10.



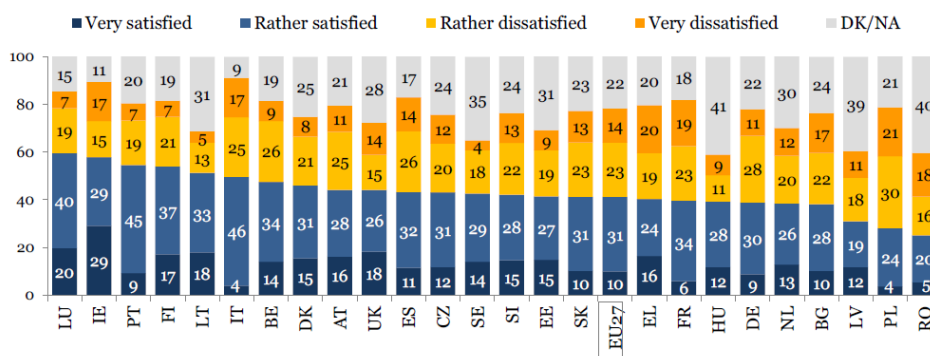
Wyk. 10. Ocena czynności i dobrego utrzymania stacji, źródło: Raport KE nt. satysfakcji pasażerów kolei, 2011

W przypadku WKD wyniki są dużo lepsze gdyż 43% badanych jest zadowolonych z poziomu czystości i utrzymania stacji a 40% badanych określa go jako przeciętny. Powodem różnicy jest fakt iż cała infrastruktura linii WKD należy do spółki przez co decyzje o remontach linii i dworców zapadają w tym samym miejscu a to w kolei powoduje spadek biurokracji i wzrost efektywności decyzyjnej.



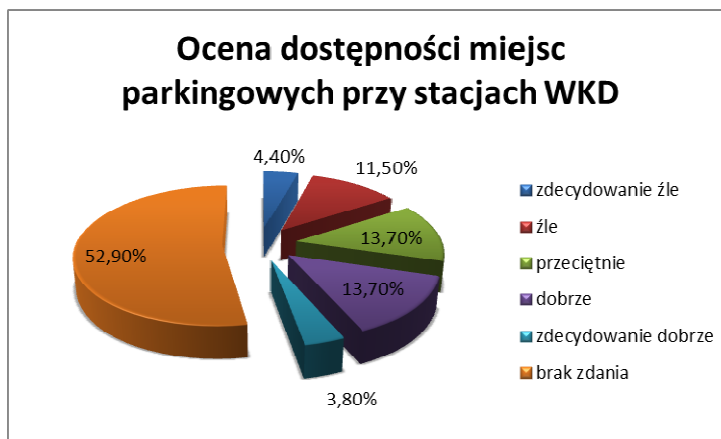
Wyk. 11. Ocena czystości i utrzymania stacji WKD, źródło: opracowanie własne

Czynnikiem sprzyjającym integracji rozwiązań transportowych jest możliwość zastosowania koncepcji transportu intermodalnego przy realizacji przewozów pasażerskich. Aby integracja była skuteczna konieczne jest udostępnienie miejsc parkingowych w pobliżu stacji. Pod względem dostępności parkingów Park&Ride Polska zajmuje przedostatnie miejsce w UE wyprzedzając Rumunię



Wyk. 12. Ocena dostępności miejsc parkingowych, źródło: Raport KE nt. satysfakcji pasażerów kolei, 2011

Trudno określić dostępność parkingów Park&Ride w przypadku kolejki WKD gdyż 52% ankietowanych nie wyraziło swojej opinii. Szczegółowe wyniki przedstawia wykres 13. Ilość miejsc parkingowych ulega stałemu zwiększeniu tym niemniej jednak większość pasażerów WKD mieszka w bliskiej odległości od stacji WKD zatem korzystanie z parkingu jest zbędne. W związku z dynamicznym rozwojem aglomeracji liczba zmotoryzowanych pasażerów będzie stale rosła zatem inwestycje w miejsca parkingowe są jak najbardziej słuszne.



Wyk. 13. Ocena dostępności miejsc parkingowych przy stacjach WKD, źródło: opracowanie własne

5. WNIOSKI

Warszawska Kolej Dojazdowa w każdym aspekcie wypada lepiej od ogółu przewoźników kolejowych w Polsce. Należy jednocześnie pamiętać, iż zasięg WKD jest ograniczony. WKD jako spółka samorządowa może również liczyć na dofinansowywanie przewozów nierentownych. Dużym plusem jest również fakt iż spółka jest właścicielem całej infrastruktury transportowej. Umożliwia to zaprojektowanie kompleksowych działań w zakresie poprawy jakości świadczonych usług. Ponadto badanie Komisji Europejskiej nie uwzględnia istniejącego podziału na Polskę A i Polskę B. Różnice w jakości i dostępie do infrastruktury kolejowej w Polsce zachodniej i wschodniej są znaczące. Aby stan polskiego kolejnictwa uległ znaczącej poprawie niezbędne jest wdrożenie zintegrowanej strategii rozwoju. Podział PKP na odrębne spółki znacznie utrudnia to zadanie. Na przykładzie WKD widać iż scentralizowane zarządzanie w przypadku przewoźników kolejowych powoduje wzrost efektywności inwestycji i zmniejszenie biurokracji.

6. BIBLIOGRAFIA

[1] Flash EB Series #326.: *Survey on passengers' satisfaction with rail services*, Gallup Organization, Węgry 2011