



Łódzka Inicjatywa na Rzecz Przyjaznego Transportu

Stowarzyszenie zwykłe, zarejestrowane 1 czerwca 2004 r. w Łodzi, nr rej. SSP-V-5011/15/04

Adresy do korespondencji:
91-850 Łódź, ul. Marysińska 88A/30
e-mail: ipt_lodz@toya.net.pl

www.ipt_lodz.toya.net.pl

Łódź, dn. 22/12/2004

Stanowisko Stowarzyszenia IPT w sprawie utrzymania przewozów osobowych na sieci Krośniewickiej Kolei Dojazdowej

Stowarzyszenie IPT, zajmując się między innymi problematyką transportu lokalnego, w tym transportu kolejowego pragnie zwrócić uwagę Łódzkiego Urzędu Marszałkowskiego, odpowiedzialnego za organizację regionalnych przewozów kolejowych w województwie łódzkim, na istnienie na terenie naszego województwa sieci Krośniewickiej Kolei Dojazdowej (KrKD) zarządzanej przez Stowarzyszenie na Rzecz Kolejowych Przewozów Lokalnych (SKPL) oraz prowadzenie na niej przewozów pasażerskich.

Połączenia istniejące na sieci KrKD w relacjach Krośniewice – Ostrowy Wąskotorowe, Krośniewice – Krzewie Wąskotorowe. i Krośniewice – Dąbrowice spełniają bardzo istotną rolę gwarantując mieszkańcom wsi dojazd do lokalnego ośrodka, jaki stanowią Krośniewice. Krośniewicka Kolej Dojazdowa zapewnia dojazd do szkół, ośrodków kulturalnych, ośrodków doradczych, obiektów usługowych, lokalnych ośrodków administracyjnych, sklepów. Nie bez znaczenia pozostaje także funkcja integrująca z krajową siecią połączeń kolejowych (dzięki skoordynowaniom wewnętrznym i z rozkładem PKP) i autobusowych w węzłach: Krośniewice, Krzewie i Ostrowy, a docelowo także Łęczycza. Dzięki temu, umożliwiając wzrost aktywności przestrzennej mieszkańców wsi, przyczynia się do aktywizacji zarówno tych wsi, jak i całego regionu.

Krośniewicka Kolej Dojazdowa stanowi swoiste „okno na świat”, którego nie wolno zabierać mieszkańcom i tak już upośledzonych, bo na tle województwa peryferyjnie położonych wsi. Do części z miejscowości obsługiwanych przez KrKD nie dociera w ogóle komunikacja autobusowa, do innych dociera w niezadowalającym stopniu – zbyt rzadko, lub też w nieodpowiedniej relacji. Stowarzyszenie nasze pragnie podkreślić, iż wyraźnie widać podjęty przez operatora sieci ogromny wysiłek organizacyjny na rzecz dopasowania rozkładów jazdy do potrzeb mieszkańców oraz do zmaksymalizowania dostępności kolei. Ta ostatnia jest bardzo wysoka, ze względu zarówno na korzystną ofertę taryfową, przystępne ceny biletów, jak i istnienie ulgowych biletów dla młodzieży uczącej się, czy dzięki możliwości przewozu roweru. Wszystkich tych dodatkowych zalet nie posiada komunikacja autobusowa, która dodatkowo w rejonie Krośniewic napotyka na duże problemy w związku z tworzącymi się na drogach krajowych nr 1 i 2 zatorami ulicznymi. O trosce o pasażera ze strony tego przewoźnika może świadczyć uruchamianie specjalnych kursów szkolnych i targowych.

Wyrażamy głęboką nadzieję, iż połączenia prowadzone na sieci Krośniewickiej Kolei Dojazdowej zostaną dostrzeżone przez Urząd Marszałkowski i adekwatnie do potrzeb dofinansowane, na równi z połączeniami prowadzonymi przez PKP Przewozy Regionalne. Pragniemy z jednej strony podkreślić potrzeby społeczne zachowania sieci połączeń KrKD, z drugiej zaś wskazać, iż dotychczasowy brak dotacji jest odbierany przez mieszkańców i osoby prawne bardzo negatywnie - jako dyskryminacja przewoźników prywatnych, wobec PKP PR mającego obecnie w przewozach kolejowych pozycję monopolistyczną, a w dodatku cieszącego się złą opinią. Poza tym w sposób oczywisty nie zostaje zachowana zasada sprawiedliwości społecznej - klienci będący w zasięgu oddziaływania jednego przewoźnika mają dostęp do dotowanego transportu publicznego, podczas gdy inni są go pozbawieni - tylko z powodu miejsca w którym mieszkają.

Brak dofinansowania KrKD przy równoczesnym dotowaniu przewozów realizowanych przez spółkę PKP-PR stwarza nierówne warunki konkurencji. Nie chodzi w tym konkretnym przypadku o konkurencję pomiędzy wspomnianymi przewoźnikami kolejowymi, gdyż ich przestrzenny zakres oddziaływania jest inny i raczej się oni uzupełniają niż konkurują o tego samego pasażera. Tu chodzi o obniżenie konkurencyjności KrKD w stosunku do transportu drogowego, który może korzystać bezpłatnie z infrastruktury drogowej wybudowanej i utrzymywanej z naszych podatków. Chcemy przy tej okazji zwrócić szczególną uwagę na realną groźbę likwidacji przewozów pasażerskich na sieci KrKD, która ze względu na niedofinansowanie nie

jest w stanie pokryć kosztów amortyzacji posiadanego taboru i konserwacji sieci. Zaniechanie prowadzenia ruchu na jakimś odcinku szlaku kolejowego może w krótkim czasie spowodować dewastację nieużywanej infrastruktury i rozkradzenie majątku, co byłoby wielką stratą.

Jest jeszcze jeden argument za utrzymaniem przy życiu kolejki Krośniewickiej. To potrzeba zachowania ważnego fragmentu naszego dziedzictwa kulturowego. Koleje, zarówno te normalnotorowe jak i wąskotorowe umożliwiły niegdyś rozwój terenów na których powstawały. Stanowiły bardzo ważny element życia społecznego i gospodarczego. Choć dziś ich znaczenie ekonomiczne zmniejszyło się za sprawą szybkiego rozwoju sieci dróg i transportu samochodowego, to nie jest to wystarczający argument za ich likwidacją, tym bardziej, że nadal posiadają pewne zalety, których nie ma samochód czy autobus. Nie zapominajmy też, że istnienie tego typu kolejek może w niedalekiej przyszłości przyciągnąć turystów, co dla wielu miejscowości położonych na ich trasie może być szansą na nowe miejsca pracy. Potencjalna wartość turystyczna Kolej Krośniewickiej jest tym większa, że nie jest ona tylko zabawką-skansenem, ale nadal z powodzeniem wypełnia użytkowe zadania dla swoich klientów.

Aby nie pozostawiać wrażenia o wydatkowaniu publicznych pieniędzy na wątpliwe z ekonomicznego i społecznego punktu widzenia przedsięwzięcie, warto przytoczyć kilka wskaźników, które pozwolą porównać efektywność wykorzystania dotacji dla KrKD i dla PKP Przewozy Regionalne.

Przewoźnik	KrKD	PKP-PR
Roczna praca przewozowa w km	28 800	3 600 000
Ilość przewiezionych osób tys/rok	38,4	9400
Kwota dotacji tys zł/rok	95	27 000
Dopłata do 1 wozokilometra zł	3,3	7,5
Dopłata do 1 pasażera zł	2,47	2,87

Wielkość pracy przewozowej liczonej w pociągokilometrach, wykonywanej przez spółkę PKP-PR została wyliczona wg ilości kursów realizowanych w roku 2004. Wyliczona wielkość 3,6 mln km rocznie może się różnić o kilka procent (na plus) od rzeczywistej, gdyż nie uwzględniono terminów kursowania pociągów (nie wszystkie jeżdżą codziennie). Dla równowagi pominięto niektóre kursy (np. pomiędzy Zduńską Wolą a Karsznicami), które nie mają znaczącego wpływu na globalną pracę przewozową.

Ilość przewiezionych przez PKP-PR pasażerów oszacowano na podstawie badań potoków pasażerskich z roku 2000. Od ogólnej liczby osób korzystających z kolei odjęto ilość osób jeżdżących w relacjach międzywojewódzkich, gdyż te przewozy nie są dotowane przez Urzędy Marszałkowskie. Od roku 2000 do 2004 na sieci PKP nastąpił ok. 20% spadek ilości przewożonych rocznie osób i taki sam spadek przyjęto dla potrzeb niniejszego oszacowania.

Z przytoczonych danych widać, że zakres pomocy publicznej, liczonej jako wysokość dopłaty do każdego przewiezionego pasażera jest dla obu przewoźników podobna (dla Kolei Krośniewickiej jest nawet o kilka procent mniejsza). Jeśli z kolei porównamy wielkość dotacji do każdego kilometra drogi pokonanej przez pociągi, to dotacja dla KrKD jest ponad dwukrotnie niższa niż w przypadku PKP-PR, ale tu trzeba z kolei zauważyć, że PKP eksploatuje tabor o większej masie i pojemności, przez to m.in. droższy w eksploatacji.

Przyznając dotację dla SKPL nie musimy się zatem obawiać, że będą to gorzej, niż w przypadku PKP, wydane pieniądze. Poza tym kwota jest niewielka i stanowi raptem 3,5 promila tego, co otrzymuje PKP.

Pragniemy też zwrócić uwagę na istniejącą w Polsce Śmigielską Kolej Dojazdową, również zarządzaną przez SKPL, na której przewozy są dotowane, przez Urząd Marszałkowski Województwa Wielkopolskiego, co zostało przyjęte przez mieszkańców z dużym entuzjazmem.

Stowarzyszenie IPT, mając na uwadze dobro mieszkańców oraz zrównoważony rozwój całego regionu łódzkiego, pragnie wyrazić nadzieję, iż połączenia prowadzone na sieci Krośniewickiej Kolei Dojazdowej zostaną utrzymane, dzięki organizacyjnemu i finansowemu wsparciu Łódzkiego Urzędu Marszałkowskiego, jako instytucji odpowiedzialnej za stan kolejowych połączeń regionalnych.