

**Kosiński, Jan / Poniatowska-Jaksch,
Małgorzata**

**Warszawska Kolej Dojazdowa jako
środek transportu aglomeracji
warszawskiej**

Rocznik Żyrardowski 1, 157-171

2002

Artykuł został zdigitalizowany i opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej bazhum.muzhp.pl, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych oraz w kolekcji mazowieckich czasopism regionalnych mazowsze.hist.pl.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach
dozwolonego użytku.

Jan Kosiński
Małgorzata Poniatowska-Jaksch

Warszawska Kolej Dojazdowa jako środek transportu aglomeracji warszawskiej*

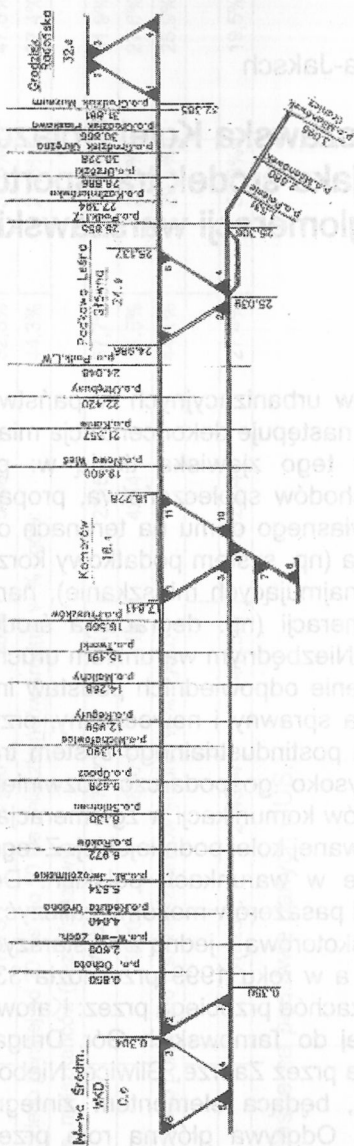
Wstęp

Przebieg procesów urbanizacyjnych w państwach gospodarczo wysoko rozwiniętych pokazuje, że następuje dekoncentracja miast na rzecz stref podmiejskich. Główne przyczyny tego zjawiska tkwią w: poszukiwaniu dodatkowej przestrzeni, wzroście dochodów społeczeństwa, propagowanym nowym modelem konsumpcji (posiadanie własnego domu na terenach o mniejszym zagęszczeniu ludności), polityce państwa (np. system podatkowy korzystniejszy dla osób posiadających dom niż dla wynajmujących mieszkanie), narastanie negatywnych procesów w centrach aglomeracji (np. degradacja środowiska, brak dostępu do otwartej przestrzeni itp.)¹. Niezbędnym warunkiem uruchomienia procesów dekoncentracyjnych jest stworzenie odpowiednich podstaw infrastrukturalnych, w czym bardzo dużą rolę odgrywa sprawny i nowoczesny, przystosowany do rosnących oczekiwań społeczeństwa postindustrialnego system transportowy. Jak wykazują doświadczenia państw wysoko gospodarczo rozwiniętych coraz więcej uwagi w rozwiązywaniu problemów komunikacji w zglomeracjach miejskich poświęca się nowoczesnej, zelektryfikowanej kolei podmiejskiej. Z tego typu środkiem transportu można się spotkać także w warunkach polskich. Do ważniejszych z punktu widzenia wielkości obsługi pasażerów możemy zaliczyć:

1. Górnośląską Kolej Wąskotorową – jedną z najstarszych w Europie. Długość Linii wynosi 37 kilometrów, a w roku 1999 przewiozła 33 700 pasażerów. Linia ze wschodu na północny-zachód przebiega przez: Katowice, Siemianowice Śląskie, Chorzów, Bytom i dalej do Tarnowskich Gór. Druga linia prowadzi natomiast z Bytomia do Raciborza przez Zabrze, Gliwice, Nieborowice, Rudę i Nędzę.
2. Szybka Kolej Miejska, będąca elementem zintegrowanego systemu transportowego Trójmiasta. Odgrywa główną rolę przewoźnika w tym regionie. Całkowita długość linii wynosi 52 kilometry.
3. Warszawską Kolej Dojazdową, składającą się z dwutorowego odcinka od stacji Warszawa Śródmieście WKD do stacji Podkowa Leśna o długości 25,5 km i dwóch jednotorowych odcinków: Podkowa Leśna-Grodzisk Radońska i Podkowa Leśna-Milanówek o łącznej długości 10,2 km (rys. 1).

W artykule wykorzystano fragmenty pracy licencjackiej Jana Kosińskiego pt. *Warszawska Kolej Dojazdowa* napisanej pod kierunkiem dr M. Poniatowskiej-Jaksch w Wyższej Szkole Rozwoju Lokalnego w Żyrardowie.

* J. Szlachta, *Gospodarka regionalna w Stanach Zjednoczonych Ameryki Północnej*, IPAE, Poznań 1990.



Rys. 1. Schemat linii WKD

Źródło: Regulamin organizacyjny Zakładu Eksploatacji WKD.

Ta ostatnia związana jest z obsługą ludności zamieszkałej w zachodnim pasmie aglomeracji warszawskiej. Warto w tym miejscu zaznaczyć, że dokonująca się w Polsce transformacja gospodarcza przyczyniła się do znacznego wzrostu atrakcyjności lokalizacyjnej i osiedleńczej aglomeracji warszawskiej. Tempo przemian społeczno-gospodarczych w stolicy jest nieporównywalne z żadnym innym

miastem w Polsce. Uwidocznia się to między innymi w wysokim poziomie wykształcenia i w wysokich dochodach (jak na warunki polskie) jej mieszkańców. Należy przypuszczać, że z tendencjami zaobserwowanymi w krajach wysoko gospodarczo rozwiniętych nasilać się będą procesy deglomeracyjne. Powstaje więc pytanie, na ile system transportowy aglomeracji warszawskiej przystosowany jest do tych zmian, jaką rolę odgrywa, a jaką może odegrać Warszawska Kolej Dojazdowa?

Kolej podmiejska jako element systemu transportu miejskiego

W wielu metropoliach światowych dużą rolę w transportowych powiązaniach aglomeracyjnych odgrywa kolej miejska wchodząca w skład transportu miejskiego. Transport miejski zasięgiem swojego działania wykracza bowiem poza granice administracyjne miasta i obejmuje także funkcjonalnie z nim powiązane tereny podmiejskie. „W ramach transportu miejskiego eksploatowane są środki transportu należące do różnych gałęzi transportu. Podstawową rolę odgrywają:

- środki transportu szynowego: metro, kolej miejska, tramwaj;
- środki transportu kołowego: autobus, trolejbus, samochód osobowy”².

Tabela 1. Zdolność przewozowa środków transportu miejskiego

Środek transportu	Pojemność środka transportu mierzona liczbą pasażerów	Maksymalna liczba pojazdów/h/kierunek	Maksymalna liczba pasażerów/h/kierunek	Relacja zdolności przewozowej
Samochód osobowy	4 - 5	600 - 800	2400 - 4000	1
Autobus standardowy	54 - 97	90 - 100	4860 - 9700	1,22 - 4,04
Autobus przegubowy	104 - 148	60 - 70	6240 - 10360	1,56 - 4,32
Trolejbus	72 - 97	70 - 90	5040 - 8730	1,26 - 3,64
Tramwaj	158 - 234	50 - 70	7900 - 16380	1,98 - 6,83
Metro	1020 - 1440	34 - 40	34680 - 57600	8,67 - 24
Kolej miejska	1020 - 1440	34 - 40	34680 - 57600	8,67 - 24

Źródło: O. Wyszomirski, *Substytucja i komplementarność indywidualnej i zbiorowej komunikacji miejskiej*, „Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Gdańskiego. Rozprawy i Monografie” nr 107, Gdańsk 1988, s. 63.

W klasyfikacji funkcjonalnej bierze się pod uwagę sposób wykorzystania poszczególnych środków transportu tzn. indywidualne i zbiorowe. W tym przypad-

² W. Rydzkowski, K. Wojewódzka-Król, *Transport*, PWN, Warszawa 1998, s. 221.

ku, porównując plusy i minusy poszczególnych środków transportu, przyjmuje się takie kryteria, jak: zdolność przewozową, prędkość ruchu, zapotrzebowanie na teren, zużycie energii, bezpieczeństwo czy wreszcie wpływ na środowisko.

Stosując powyższe kryteria można zauważyć, że wysoką zdolnością przewozową charakteryzują się szynowe środki transportu, w tym także interesująca nas kolej miejska. Jest to bowiem środek transportu odznaczający się dużą przepustowością. Pojemność tego środka transportu zależy jednak w dużym stopniu od zastosowanych rozwiązań technicznych, takich jak np. długość sieci, pojemność wagonów, prędkość maksymalna itp. Warunki techniczne rzutują także na jakość świadczonych usług i koszty. Oznacza to rezygnację z wielowagonowych, bardzo drogiej w eksploatacji pociągów na rzecz o wiele tańszych małych pojazdów szynowych. Kursować powinny lekkie wagony o napędzie elektrycznym lub dieslowskie o dużym przyspieszeniu. Takie rozwiązanie oznacza dużo mniejszą energochłonność kolei miejskiej, zwłaszcza w porównaniu z pozostałymi środkami transportu. Za najmniej energochłonną i jednocześnie najbardziej przyjazną dla środowiska uznawana jest trakcja elektryczna. Związku ołowiu i substancje ropopochodne z pojazdów samochodowych powodują zanieczyszczenie gleb, wód powierzchniowych i podziemnych. Transport samochody jest także największym źródłem hałasu w porównaniu do pozostałych środków transportu. Warto także podkreślić, że szynowe środki transportu miejskiego uznawane są za mniej terenochłonne³. Brak wolnej przestrzeni jest jedną z ważniejszych barier rozwoju aglomeracji miejskich.

Tabela 2. Ofiary wypadków drogowych i kolejowych w latach 1990–1998 na terenie Polski

Rok	Ofiary wypadków drogowych		Ofiary wypadków kolejowych		W tym z winy PKP	
	liczba zabitych	liczba rannych	liczba zabitych	liczba rannych	liczba zabitych	liczba rannych
1990	7333	59311	781	1212	24	198
1991	7901	65242	659	1244	14	103
1992	6946	61047	619	817	6	48
1993	6341	58812	551	842	9	42
1994	6744	64573	583	804	15	105
1995	6900	70226	579	774	9	62
1996	6359	71419	561	746	6	41
1997	7310	83169	575	775	15	60
1998	7080	77560	558	803	0	13
razem	62914	611359	5466	8017	98	672

Źródło: Opracowanie własne Komendy Głównej Straży Ochrony Kolei.

Sumując można powiedzieć, że kolej miejska jest to środek transportu odz-

³ A. Zajączkowski, *Problematyka miejska nowoczesnej komunikacji zbiorowej*, „Przegląd komunikacyjny” 1978, nr 10.

naczający się bardzo dużą przepustowością, o relatywnie małej terenochłonności i energochłonności, przyjazny dla środowiska. Z punktu widzenia społecznego jego niezwykle ważną cechą jest także fakt, że w porównaniu z innymi środkami transportu jest bezpieczniejszy (według danych Komendy Straży Ochrony Kolei jedynie w latach 1990–1998 liczba ofiar śmiertelnych w wyniku wypadków kolejowych była 641 mniejsza niż w wyniku wypadków drogowych – patrz tab. 2). Jednakże budowa kolei miejskiej ze względu na wysokie koszty inwestycyjne, jest celowa na obszarach zurbanizowanych o zaludnieniu przekraczającym milion mieszkańców. W mniejszych miastach rozwiązanie takie może być celowe, o ile aglomeracja ma charakter pasmowy.

Pomimo wielu pozytywnych cech kolej podmiejska wraz z pozostałymi środkami transportu zbiorowego odgrywa mniejszą rolę w miejskich systemach transportowych niż transport indywidualny. Zależy to od wielu zróżnicowanych czynników. Za najważniejsze można uznać: poziom dochodów, poziom zmotoryzowania i relacje cen benzyny do biletu w transporcie zbiorowym. Niejednokrotnie dużą rolę odgrywają także mniej wymierne czynniki, jak: intymność podróżowania, odpowiedni standard podróżowania, kultura podróży czy zabezpieczenie przed napadem na przystankach i w pojazdach⁴.

Wielkość przewozów i zasięg oddziaływania WKD

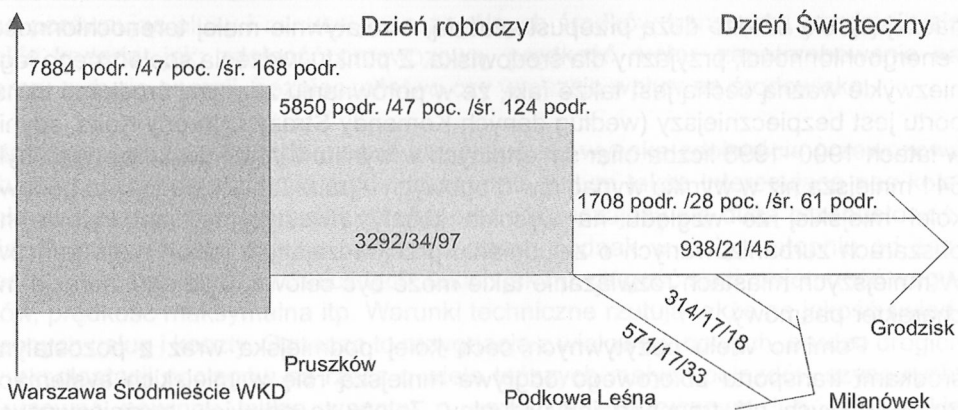
Warszawska Kolej Dojazdowa została uruchomiona 11 grudnia 1927 r. jako pierwsza elektryczna kolej w Polsce. Łącząc śródmieście Warszawy z Milanówkiem, Grodziskiem Mazowieckim i Włochami przyczynia się znacznie do rozwoju strefy mieszkalnej w tej części aglomeracji warszawskiej (w latach 1921–1931 ludność strefy warszawskiej wzrastała zdecydowanie szybciej niż miasto centralnego⁵). W okresie powojennym została szybko odbudowana, a następnie unowocześniona. Z punktu widzenia liczby przewożonych pasażerów również w latach 90. XX wieku odgrywała istotną rolę w przewozach tzw. zachodniego pasma aglomeracji warszawskiej

Według badań potoku podróżnych i liczby pociągów, jakie przeprowadzono w 1999 r.⁶, w ciągu doby WKD przewozi około 24 tys. osób (funkcjonuje w systemie 20 godz. na dobę z przerwą pomiędzy godzinami 12–5). Nie jest to rozkład równomierny w ciągu doby. Największe zapelnienie pociągów odnotowujemy w godzinach 7–8 i 15–16. Podróżujący w tych 2 przedziałach czasowych stanowią po 11% w całodobowych przewozach pasażerów. Bardzo duże wahania występują również w poszczególnych dniach tygodnia. Mimo preferencji przejazdów w celach rekreacyjnych przewozy w soboty i niedziele stanowią 53% przewozów dnia roboczego. Całodobowy potok podróżnych (patrz rys. 2) z Grodziska Mazowieckiego i Milanówka do Warszawy wynosi około 17,5 tys. pasażerów na dobę w dzień

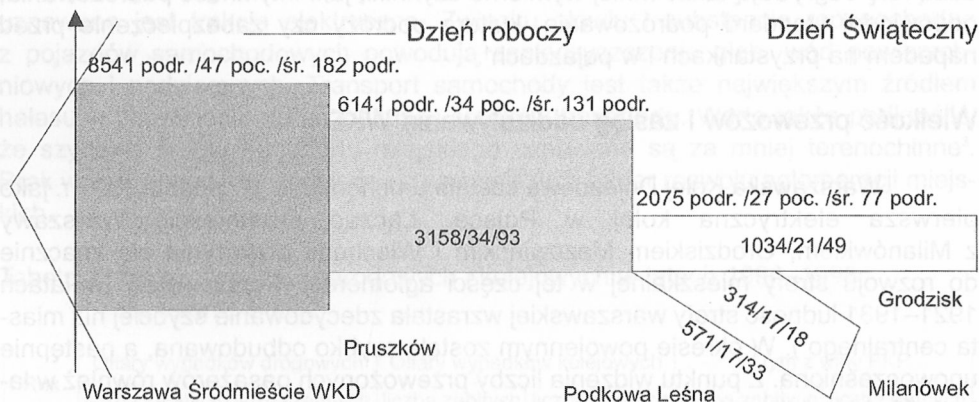
⁴ W. Rydzkowski, K. Wojewódzka-Król, op. cit.

⁵ A. Stasiak, *Rozwój historyczny strefy podmiejskiej Warszawy*, „Kronika Warszawy” 1981, nr 1/45.

⁶ Dane odnośnie do WKD pochodzą z: J. Poniewierski, *Koleje dojazdowe Warszawy, wczoraj – dziś – jutro*, Stowarzyszenie Miłośników Komunikacji Szynowej, Warszawa 1999 oraz z Biuletynu służbowego PKP *Informacja o przewozach w aglomeracji warszawskiej z uwzględnieniem WKD*, ZAPP, Warszawa 1999.



Rys. 2. Całodobowy potok podróżnych z Grodziska Mazowieckiego i Milanówka do Warszawy - dzień roboczy i świąteczny



Rys. 3. Całodobowy potok podróżnych z Warszawy do Grodziska Mazowieckiego – dzień roboczy i świąteczny

roboczy i około 8,8 tys. na dobę w dzień świąteczny. W kierunku odwrotnym (patrz rys. 3), z Warszawy do Grodziska Mazowieckiego i Milanówka, w dzień roboczy korzysta z usług WKD około 16 tys. osób, a w dni świąteczne około 8,8 tys.

Przewozy wykonywane przez WKD charakteryzują się także pewną nierównomiernością w ciągu roku. Jak wynika z liczby sprzedawanych biletów, szczyt przewozowy w ciągu roku występuje w styczniu i w marcu. Najniższe przewozy występują w lipcu i w sierpniu. Według badań potoku podróżnych wykonanych przez Sektor Przewozów Pasażerskich DG PKP w 1998 r. wynika, że dojazdy do pracy stanowią 38%, a dojazdy do szkół 14% ogółu potoku podróżnych (głównie do Warszawy). Stąd też najmniejsze nasilenie ruchu występuje właśnie w miesiącach wakacyjnych.

Warto podkreślić, że liczba podróżnych korzystających z WKD od 5 lat sys-

tematycznie wzrasta. W 1995 r. z tego środka lokomocji skorzystało 7 192 500 osób, a w 1999 r. 8 454 444 osób (wzrost o 17%).

Tabela 3. Wielkość przewozów WKD w latach 1995-1999

Rodzaj wykonywanej pracy	Jednostka	1995	1996	1997	1998	1999	Wzrost 1995=100%
Przewozy	liczba pasażerów	7 192 500	7 600 200	8 025 000	842 340	8 454 444	117,5
Przebieg pociągów	pociąg/km	916 920	954 004	951 872	1 005 123	989 028	107,9
Przewóz	pasażer/km	90 625 500	121 603 200	128 400 000	143 197 000	147 149 154	162,4
Liczba kursujących pociągów	pociąg/km	34 371	33 861	33 463	33 512	34 358	100,0
Średni przejazd jednego pociągu	kilometr	12,6	16	16	17	17	134,9
Średnie zapelnienie pociągu	% zapelnienia	86,7	94,2	100,1	127,8	128,5	148,2

Źródło: Opracowanie własne na podstawie niepublikowanych danych ZAAP.

Wzrostowi liczby podróżujących towarzyszył wzrost pracy wykonywanej przez WKD – aż o ponad 60%. Zmianom liczby przewożonych pasażerów nie towarzyszą natomiast odpowiednie zmiany w liczbie kursujących pociągów (patrz tab. 3). W konsekwencji znacznie zwiększyło się średnie zapelnienie pociągu (w przeciągu pięciu lat o 48,2%). Przyczyną tego stanu jest katastrofalny stan taboru kolejowego. Duża awaryjność spowodowała, że często zamiast dwóch zespołów trakcyjnych w pociągu uruchamiano po jednej jednostce elektrycznej. W ten sposób znacznie obniżył się poziom świadczonych usług. Jest to bardzo niepokojące zjawisko, zwłaszcza w świetle prognozowanego wzrostu liczby osób korzystających z usług WKD (patrz tab. 4).

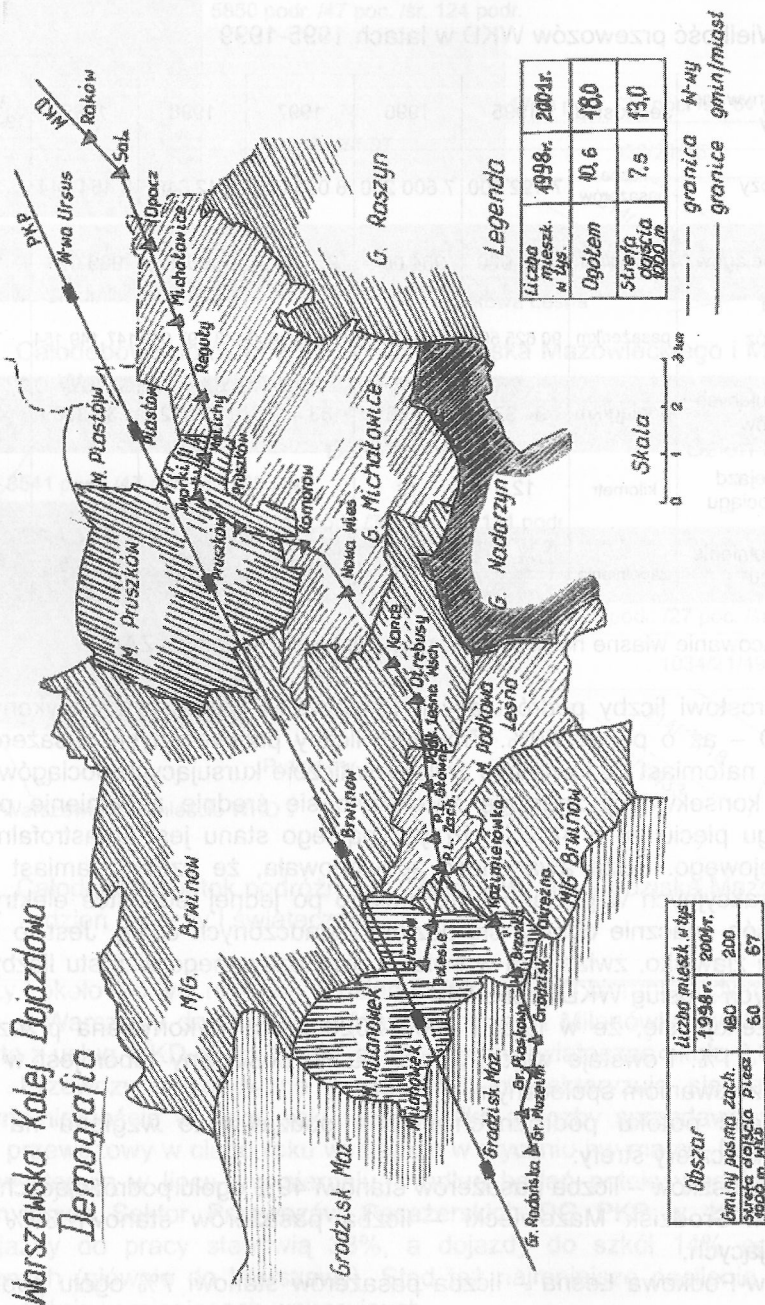
Oczekuje się, że w latach 2000–2020 praca wykonywana przez WKD wzrośnie o 71%. Powstaje więc pytanie, na ile posiadany tabor jest w stanie sprostać oczekiwaniom społecznym.

Całość potoku podróżnych można podzielić ze względu na liczbę pasażerów na cztery strefy:

Warszawa-Pruszków – liczba pasażerów stanowi 49% ogółu podróżujących,

- Pruszków-Grodzisk Mazowiecki – liczba pasażerów stanowi 36% ogółu podróżujących,
- Pruszków-Podkowa Leśna – liczba pasażerów stanowi 7% ogółu podróżujących,

- Podkowa Leśna-Milanówek – liczba pasażerów stanowi 8% ogółu podróżujących.



Rys. 4. Strefa dojazdu pieszo do przystanków WKD

Tabela 4. Prognozy wielkości przewozów pasażerskich w ruchu aglomeracyjnym w latach 2000–2020

Wyszczególnienie	2000	2005	2010	2015	2020	Wzrost 2000=100%
Przewozy w mln pasażerów/rok	9	9,2	10,9	12,9	15,4	171,1
Praca przewozowa mld.pasażerów/km/rok	2,25	2,3	2,73	3,243	3,85	171,1

Źródło: Jak w tab. 3.

Za ścisły obszar oddziaływania WKD można uznać pas terenu o szerokości 2 km (po 1 km na południe i północ od kolejki). W jego skład wchodzi następujące gminy: Grodzisk Mazowiecki, Milanówek, Brwinów, Podkowa Leśna, Michałowice, Pruszków i Piastów (patrz rys. 4).

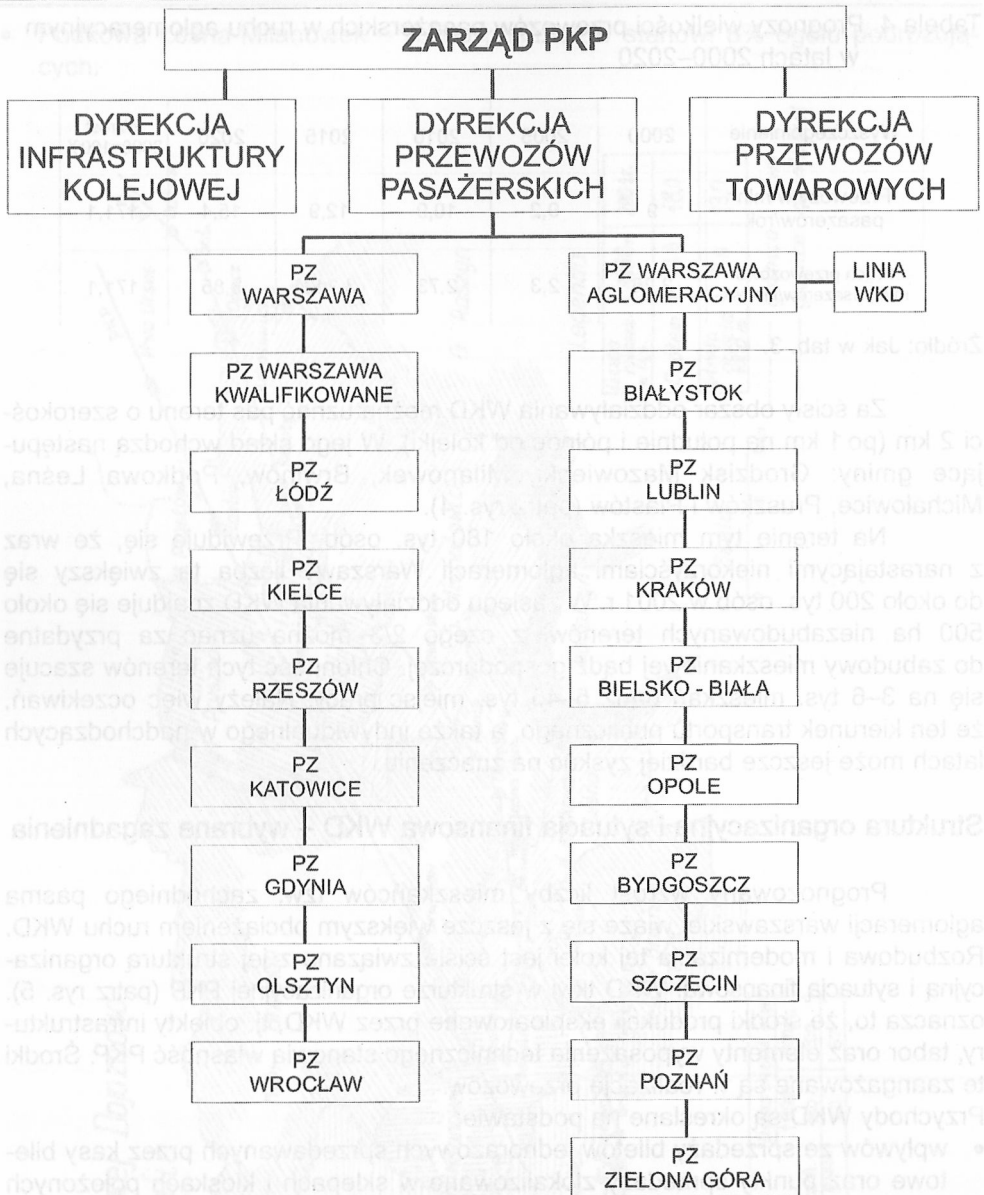
Na terenie tym mieszka około 180 tys. osób. Przewiduje się, że wraz z narastającymi niekorzyściami aglomeracji Warszawy liczba ta zwiększy się do około 200 tys. osób w 2001 r. W zasięgu oddziaływania WKD znajduje się około 500 ha niezabudowanych terenów, z czego 2/3 można uznać za przydatne do zabudowy mieszkaniowej bądź gospodarczej. Chłonność tych terenów szacuje się na 3–6 tys. mieszkań bądź 5–45 tys. miejsc pracy. Należy więc oczekiwać, że ten kierunek transportu publicznego, a także indywidualnego w nadchodzących latach może jeszcze bardziej zyskać na znaczeniu.

Struktura organizacyjna i sytuacja finansowa WKD – wybrane zagadnienia

Prognozowany wzrost liczby mieszkańców tzw. zachodniego pasma aglomeracji warszawskiej wiąże się z jeszcze większym obciążeniem ruchu WKD. Rozbudowa i modernizacja tej kolei jest ściśle związana z jej strukturą organizacyjną i sytuacją finansową. WKD tkwi w strukturze organizacyjnej PKP (patrz rys. 5). oznacza to, że środki produkcji eksploatowane przez WKD, tj. obiekty infrastruktury, tabor oraz elementy wyposażenia technicznego stanowią własność PKP. Środki te zaangażowane są w realizację przewozów.

Przychody WKD są określane na podstawie:

- wpływów ze sprzedaży biletów jednorazowych sprzedawanych przez kasy biletowe oraz punkty sprzedaży zlokalizowane w sklepach i kioskach położonych przy linii WKD,
- wpływów ze sprzedaży biletów miesięcznych (sprzedawanych tylko przez kasy biletowe),
- wpływów ze sprzedaży biletów okresowych (sprzedawanych tylko przez kasy biletowe),
- wpływów z działalności operacyjnej niezwiązanej z przewozami (dzierżawy, reklamy, noclegi),
- przysługujących dotacji do przewozów pasażerskich.



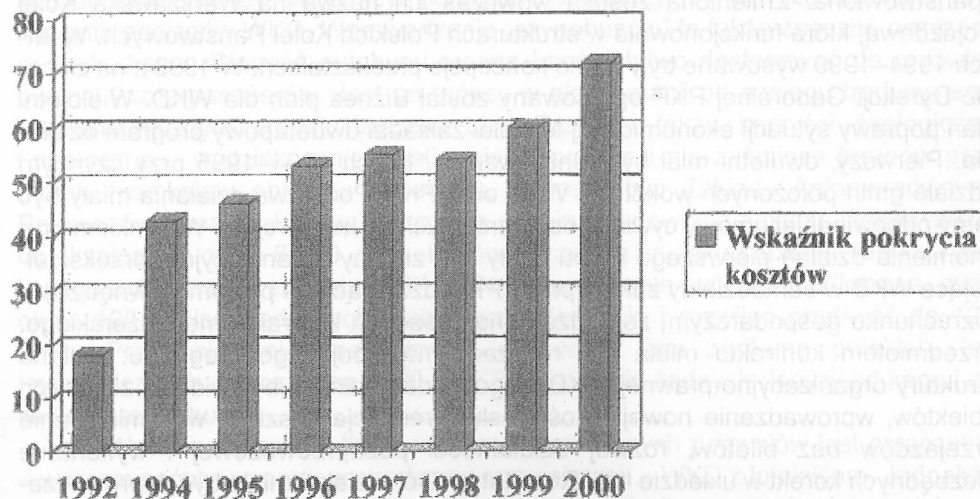
Rys. 5. Miejsce WKD w strukturach organizacyjnych Przedsiębiorstwa PKP
 źródło: Opracowanie własne na podstawie Ramowego Regulaminu Sektora Przewozów Pasażerskich PKP.

W latach 90. WKD odnotowała wzrost realnych (z uwzględnieniem inflacji) wpływów z tytułu prowadzonej działalności gospodarczej. Złożyły się na to dwa czynniki. Pierwszy to wzrost cen biletów w 1996 r. (w porównaniu do 1995 odnotowano wzrost dochodów o 51%) i w 1998 r. (w porównaniu do 1997 odnotowano

wzrost dochodów o 35%). Drugi czynnik to znaczny wzrost w dochodach udziału działalności pozaprzewozowej. W 1994 r. wpływy z tego tytułu stanowiły w łącznych wpływach 1,8%, a w 1999 r. 3,5%.

Koszty przedsiębiorstwa stanowią: wynagrodzenia, amortyzacja, zużycie materiałów, energia elektryczna, usługi obce i inne. W latach 90 tempo ich wzrostu było niższe od tempa wzrostu wpływów budżetowych, przyczyniając się do poprawy sytuacji finansowej przedsiębiorstwa. W 1999 r. wynagrodzenia i ich pochodne stanowiły około 46% wszystkich poniesionych kosztów. Kierownictwo WKD systematycznie doprowadza do zmniejszenia stanu zatrudnienia. W 1994 r. liczba zatrudnionych w tym przedsiębiorstwie wynosiła 322 osoby, a w 1999 jedynie 261. W roku 2000 planowana była dalsza redukcja liczby pracujących.

W konsekwencji szybszego tempa wzrostu wpływów budżetowych niż kosztów poprawia się sytuacja finansowa przedsiębiorstwa. Wskaźnik pokrycia kosztów własnymi dochodami ma tendencję wzrostową (patrz rys. 6). W 1992 r. kształtował się on na poziomie 18%, a na rok 2000 szacowano go na ponad 70%, przy założeniu, że wzrost przewozów nie spadnie poniżej 7% w skali roku, a ceny biletów wzrosną o 10%. Istnieje możliwość ustalenia ceny biletu na poziomie 3 PLN, co umożliwi uzyskanie wpływów na poziomie 9,5–10 mln PLN.



Rys. 6. Zmiany wskaźnika pokrycia kosztów wpływami WKD z tytułu prowadzenia działalności w latach 1992-2000

Źródło: Jak w tabeli 3.

Zatrudnienie w WKD nie powinno przekroczyć 230 pracowników, a wzrost wynagrodzeń 20%. Osiągnięte wówczas wyniki ekonomiczne byłyby porównywalne z wynikami podobnych kolejek w Europie. Warto w tym miejscu nadmienić, że dofi-

nansowanie kolei jest nie tylko polską praktyką. Poziom dotacji w krajach Unii Europejskiej jest znacznie większy niż PKP, a relacje między państwem i samorządem lokalnym ujęte są w system kontraktów. Na przykład w Niemczech corocznie z budżetu państwa trafia na dofinansowanie kolei prawie 12 mld marek. W tej sytuacji władze samorządów lokalnych w porozumieniu z kierownictwem kolei Deutsche Bundesbahn mogą wdrażać bardzo ciekawe rozwiązania w komunikacji miejskiej. Między innymi dzięki takiemu porozumieniu w aglomeracji Karlsruhe kursują liniami podmiejskimi tzw. tramwaje kolejowo-miejskie. Podobne zmiany w ustawodawstwie próbuje się wprowadzić także w Polsce.

Koncepcje modernizacji WKD

Wraz z rosnącymi dochodami społeczeństwa rosną oczekiwania odnośnie do standardu środków transportu (np. estetyki wykonania, liczby siedzeń, wagonów niskopodłogowych, częstotliwości kursowania składów i czasu przejazdu). Niezbędna jest modernizacja Warszawskiej Kolei Dojazdowej. Program naprawczy można sprowadzić do trzech głównych punktów: zmian własnościowych, wymiany taboru kolejowego oraz poprowadzenia nowych linii.

Zmiany własnościowe. Przed wojną koncern „Siła i światło“ utworzyła spółkę akcyjną Elektryczne Koleje Dojazdowe, która po II wojnie światowej została upaństwowiona. Zmieniona została wówczas ich nazwa na Warszawską Kolej Dojazdową, która funkcjonowała w strukturach Polskich Kolei Państwowych. W latach 1994–1999 wysuwane były różne koncepcje przekształceń. W 1993 r. na zlecenie Dyrekcji Generalnej PKP opracowany został Biznes plan dla WKD. Wieloletni plan poprawy sytuacji ekonomicznej tej kolei zakładał dwuetapowy program działania. Pierwszy, dwuletni miał być realizowany w latach 1994–1995 przy czynnym udziale gmin położonych wokół linii WKD oraz PKP. Podstawą działania miały być ramy odpowiedniej umowy cywilnej osób prawnych, tj. konsorcjum. Warunkiem uruchomienia działań pierwszego etapu miały być zmiany organizacyjne, przekształcające WKD w samodzielny zakład pracy PKP, działający na pełnym wewnętrznym rozrachunku gospodarczym, zarządzany na zasadach kontraktu menedżerskiego. Przedmiotem kontraktu miała być realizacja następującego programu: zmiana struktury organizacyjno-prawnej WKD, zagospodarowanie lub likwidacja zbędnych obiektów, wprowadzenie nowej jakości usług, redukcja kosztów, wyeliminowanie przejazdów bez biletów, rozwój działalności pozaprzewozowej i wykonanie niezbędnych korekt w układzie linii. Rezultatem tych działań miało być doprowadzenie do samosfinansowania działalności WKD. Miała ona stać się spółką z o.o. z udziałem PKP, gmin oraz podmiotu gospodarczego prowadzącego na zasadach wyłączności działalność przewozową.

Drugi, pięcioletni etap działania – 1995–2000 miał być realizowany według strategii ofensywnej w ramach wspólnej działalności gospodarczej gmin i PKP jako spółki prawa handlowego. Miał być to czas na gromadzenie funduszy w celu modernizacji WKD. Po zapoznaniu się z tym programem Centralna Dyrekcja Okręgowej Kolei Państwowych powołała do działania Zakład Eksploatacji Linii Warszawskiej

Kolei Dojazdowej. Jednakże reorganizacja całej PKP spowodowała powrót WKD do jej struktur. WKD znajduje się pod bezpośrednim kierownictwem Zakładu Aglomeracyjnych Przewozów Pasażerskich w Warszawie. W ustawie z 24 lipca 1998 r. (o zmianie niektórych ustaw określających kompetencje organów administracji publicznej w związku z reformą ustrojową państwa) dokonano zapisów pozwalających na zawieranie kontraktów pomiędzy PKP a organami samorządów lokalnych. Do czerwca 2000 r. nie doszło do sfinalizowania jakichkolwiek umów z władzami gmin położonych wzdłuż trasy WKD. Warto jednak podkreślić, że od 1998 r. trwają rozmowy przedstawicieli WKD z władzami gmin Milanówek, Brwinów, Podkowa Leśna, Michałowice oraz powiatowymi Pruszków i Grodzin Mazowiecki. Przedstawiciele władz samorządowych pomoc finansową (na I kwartał 2000 r. WKD potrzebowała pomocy finansowej w wysokości 5,5–6 mln zł) uzależniają od kształtu i terminu wdrożenia ustawy o przedsiębiorstwie PKP.

Próby zmian taboru kolejowego. Średnia wieku poszczególnych zespołów trakcyjnych niejednokrotnie przekracza trzydzieści lat. Stan techniczny niektórych wagonów powoli zaczyna zagrażać bezpieczeństwu podróżowania. Poprawić tę sytuację mógłby zakup nowoczesnych, energooszczędnych autobusów szynowych. Ocenia się, że koszty eksploatacji autobusu szynowego są o 51% niższe niż tradycyjnego składu (jednostka napędowa i wagony), dzięki czemu bez zwiększenia nakładów można wprowadzić nowe połączenia. W ten sposób zmniejszyłby się deficyt połączeń i zwiększyłaby się częstotliwość kursowania pociągów WKD. Wprowadzenie „szynobusów” to także znaczne oszczędności kadrowe. Długość autobusu można bardzo łatwo dostosować do przewidzianej liczby pasażerów. Jest on tańszy w eksploatacji od pociągu tradycyjnego i w nieznacznym stopniu zużywa tory. Przynosi także korzyści ekologiczne i społeczne – wydziela mniej spalin, ciszej pracuje i nie zaśmieca terenów przy torach (zamknięty obieg w toaletach). Kierownictwo Zakładu Aglomeracyjnych Przewozów Pasażerskich w Warszawie ocenia, że powinno zakupić i wprowadzić do eksploatacji około 60-70 „szynobusów”. Przetarg na zakup nowego taboru kolejowego ogłoszono w sierpniu 1997 r. „Szynobusy” mają być niskopodłogowe, mieć około 100 miejsc siedzących, dobre przyspieszenia i rozwijać prędkość do 120 km/h. Produkcją zainteresowanych jest wiele firm zarówno polskich, jak i zagranicznych. Do czerwca 2000 r. PKP nie podjęła żadnych decyzji od kogo i za ile kupi „szynobusy”.

Nowe połączenia i linie. Jednym z ciekawszych pomysłów jest połączenie – wzorem państw wysoko gospodarczo rozwiniętych – WKD z lotniskiem. Jednakże ze względu na wysokie koszty realizacji tej inwestycji oraz trudności techniczne związane z przeprowadzeniem linii kolejowej przez lotnisko jest to obecnie trudny do realizacji projekt. Proponuje się także rozbudowę i modernizację nasępujących linii kolejowych.

1. Z Komorowa do Nadarzyn przez Strzeniówkę. Jest to połączenie najkrótszą trasą gminy Nadarzyn (oraz 15 wsi) z linią Komorów WKD – Pruszków PKP. Przewidywane efekty to: rozwiązanie wspólnie z powiatem Pruszków problemu komunikacji masowej na terenie gminy Nadarzyn oraz rozszerzenie oferty przewozowej WKD.

2. Z Warszawy Okęcie do Elektrociepłowni Siekierki przez Jeziorki i Jeziorną. Jest to projekt, który ma być realizowany wraz z gminą Piaseczno, polegający na obsłudze ruchu pasażerskiego na istniejącej linii towarowej przy pomocy autobusów szynowych. Docelowo trakcja ta ma zostać zelektryfikowana. Przewidywane efekty to: zwiększenie wpływów za przewozy pasażerskie, oszczędności paliw płynnych dla PKP, rozwiązanie problemu komunikacji masowej na terenie powiatu Piaseczno. Gdyby ten projekt został zrealizowany to gmina Piaseczno postuluje rozbudowę trakcji WKD w kierunku Czachówka.

Innym ciekawym pomysłem mającym na celu podniesienie jakości usług przewozowych WKD jest wprowadzenie mikrobusowej sieci dowozowej. Komunikacja mikrobusowa miałaby być wprowadzona w kierunkach poprzecznych do kolejki przy tych przystankach, do których dojeżdżenie przekracza 1000 m. Połączenia mikrobusowe miały być także rozwijane tam, gdzie przewiduje się rozwój budownictwa mieszkaniowego oraz gdy brak jest innej komunikacji zapewniającej powiązania z WKD⁷. W projekcie zakłada się synchronizację tras i rozkładów jazdy oraz budowę parkingów dla samochodów osobowych i rowerów. Utworzony zostałby w ten sposób zintegrowany system transportowy wokół WKD. W latach 1994-1995 miały być uruchomione cztery linie mikrobusowe na następujących trasach:

1. Podkowa Leśna-Brwinów-Żółwin-Otrębusy WKD
2. Komorów WKD-Pruszków-Piastów-Reguły WKD-Pęcice-Komorów
3. Nadarzyn-Strzeniówka-Nowa Wieś-droga 719-Pruszków WKD
4. Raszyn-Michałowice-Ursus-Gołębki PKP

Do eksploatacji proponowanych linii przewidziano mikrobusy ze względu na małe potoki podróżnych (25-50 osób/godzin – w tzw. „szczytce” w 1994 r. i około 60–120 osób w 2000 r.). Przeprowadzone kalkulacje wykazały, że uruchomienie poprzecznej komunikacji mikrobusowej może być co najwyżej działalnością samofinansującą się i w początkowych latach funkcjonowania nie przyniesie dodatkowych wpływów. Spowoduje natomiast znaczny wzrost przewozów kolejką WKD. Szacunkowe obliczenia wykazały, że w latach 1993–1998 jedynie w wyniku przyrostu liczby mieszkańców i miejsc pracy nastąpi wzrost liczby podróżujących o 13%, natomiast z uwzględnieniem komunikacji mikrobusowej wzrósłby o 34%. Niestety również i ten projekt nie został zrealizowany.

Podsumowanie

Kolej miejska jako środek transportu ma duże możliwości przewozowe, jest mniej energo- i terenochłonna w porównaniu z innymi środkami transportu miejskiego, bezpieczna dla środowiska i dla korzystającej z jej usług ludności. Z tego powodu wiele państw wysoko gospodarczo rozwiniętych rozwija i dofinansowuje ten środek transportu miejskiego. W warunkach polskich bardzo duże możliwości rozwoju, pomimo licznych problemów, ma Warszawska Kolej

⁷ *Studium ekonomiczno-techniczne rozwoju WKD. Biznes plan. Ekspertyza K/2/93. Stowarzyszenie Inżynierów i techników Komunikacji - Zespół Rzeczoznawców, Warszawa 1993, część II.*

Dojazdowa. Ma długą i bogatą historię. Przez 75 lat świadczy usługi warszawiakom i mieszkańcom tzw. zachodniego pasma aglomeracji warszawskiej. Pod koniec lat 90. z jej usług w ciągu doby korzystało około 33 tys. osób. Szacuje się, że w związku postępującymi procesami urbanizacyjnymi tej strefy nastąpi wzrost liczby mieszkańców gmin położonych w zasięgu oddziaływania WKD. Konsekwencją tego procesu będzie wzrost liczby podróżujących WKD z 9 mln w 2000 r. do 15,4 mln w 2015 r. Dla wielu osób osiedlających się w tym rejonie Warszawa nadal pozostaje miejscem pracy. Stolica jest także bardzo silnym ośrodkiem szkolnictwa średniego i wyższego. Aby móc sprostać rosnącym zadaniom stawianym przed WKD, niezbędne są daleko idące zmiany. Konieczna jest wymiana starego, zniszczonego, niedostosowanego do współczesnych wymagań społecznych i drogiego w eksploatacji taboru kolejowego. Tylko szybka, wygodna i bezpieczna kolej jest w stanie konkurować z transportem indywidualnym. Podniesienie atrakcyjności kolei może przyczynić się do większego wzrostu liczby pasażerów, niż wynikałoby to tylko z prognozowanego wzrostu liczby ludności zamieszkałej w strefie oddziaływania WKD. W ten sposób wpłynęłoby to także na poprawę wskaźnika rentowności tego przedsiębiorstwa. Proponuje się także nowy system organizacji transportu. Poprzez stworzenie sieci mikrobusów można by znacznie poprawić dostępność WKD, przyczyniając się w ten sposób do zwiększenia liczby korzystających z tego środka transportu. Skróciłby się bowiem w ten sposób czas podróży komunikacyjnej („od drzwi do drzwi”), na który składa się nie tylko sama jazda pociągiem, ale także: dojście do przystanku, oczekiwanie na pojazd, przesiadanie się, dojście z przystanku do celu podróży. Dla przedsiębiorstwa oznaczałoby to wzrost wpływów budżetowych, nawet jeżeli utrzymanie sieci mikrobusów nie będzie dochodowe. Jednak niezbędnym warunkiem umożliwiającym przeprowadzenie tego typu reform jest zmiana stosunków własnościowych. Najbardziej pożądanym rozwiązaniem wydaje się prywatyzacja WKD. Zmianie uleg muszą także zasady współpracy pomiędzy władzami lokalnymi i regionalnymi a WKD. Wzorem, państw gospodarczo wysoko rozwiniętych za obsługę transportową ludności odpowiedzialne powinny być władze tych gmin i powiatów, które są w zasięgu oddziaływania kolei. Na ten cel winny mieć zapewnione zarówno środki budżetowe na modernizację linii, jak i kompetencje w celu zawierania kontraktów na regionalne przewozy pasażerskie. Taki system wydaje się najbardziej przystosowany do potrzeb i możliwości lokalnych.