

**Analiza przyczyn
występowania problemów z realizacją rozkładu
jazdy 2012/2013 w Kolejach Śląskich sp. z o.o.**

Warszawa, styczeń 2013 r.

Analiza przyczyn występowania problemów z realizacją rozkładu jazdy 2012/2013
w Kolejach Śląskich sp. z o.o.

Opracowanie pn.: **Analiza przyczyn występowania problemów z realizacją rozkładu jazdy 2012/2013 w Kolejach Śląskich sp. z o.o.**

zostało przygotowane dla Samorządu Województwa Śląskiego (Zamawiającego) przez:

„ZESPÓŁ DORADCÓW GOSPODARCZYCH TOR” Sp. z o.o.

(Wykonawcę) na podstawie umowy nr 156/TZ/2013 z dnia 10.01.2013 roku.

ZESPÓŁ DORADCÓW GOSPODARCZYCH TOR
SPÓŁKA Z OGRANICZONĄ ODPOWIEDZIALNOŚCIĄ
00-095 WARSZAWA PL. BANKOWY 2
TEL., FAX.: +48 22 323 77 44 DO 46
WWW.ZGDTOR.PL ZDGTOR@ZGDTOR.NET.PL
NIP 113-20-41-930, KRS 0000133090

Analiza opracowana przez zespół w składzie:

Bogusław Kowalski – kierownik projektu,

Krzysztof Baczyński – ekspert,

Paweł Rydzyński – ekspert,

Piotr Rydzyński – ekspert,

przy współpracy: Marka Bednarza, Adriana Furgalskiego, Marcina Mareckiego, Arkadiusza Olewnika i Mikołaja Segenia.

Warszawa, dnia 20 stycznia 2013 r.

Spis treści

| | |
|---|-----------|
| SŁOWNIK TERMINÓW I POJĘĆ | 6 |
| 1. UTWORZENIE KOLEI ŚLĄSKICH W KONTEKŚCIE CELÓW POLITYKI UE, POLSKI I WOJEWÓDZTWA ŚLĄSKIEGO W ZAKRESIE REGIONALNYCH KOLEJOWYCH PRZEWOZÓW PASAŻERSKICH | 12 |
| 1.1. ZNACZENIE REGIONALNYCH KOLEJOWYCH PRZEWOZÓW PASAŻERSKICH W POLITYCE TRANSPORTOWEJ UNII EUROPEJSKIEJ..... | 12 |
| 1.1.1. <i>Rozwój poprzez decentralizację i konkurencyjność.....</i> | <i>12</i> |
| 1.1.2. <i>Wybrane przykłady komunalnych przedsiębiorstw kolejowych w krajach UE.....</i> | <i>13</i> |
| 1.1.3. <i>Biała Księga polityki transportowej UE.....</i> | <i>15</i> |
| 1.2. BARIERY W ROZWOJU PRZEWOZÓW WYNIKAJĄCE Z PROBLEMÓW PRZEWOZÓW REGIONALNYCH SP. Z O.O. | 17 |
| 1.3. KIERUNKI ROZWOJU KOLEJOWYCH PRZEWOZÓW PASAŻERSKICH WYNIKAJĄCE Z CELÓW KRAJOWEJ POLITYKI TRANSPORTOWEJ | 24 |
| 1.3.1. <i>Narodowe Strategiczne Ramy Odniesienia 2007-2013 Wspierające Wzrost Gospodarczy i Zatrudnienie.....</i> | <i>24</i> |
| 1.3.2. <i>Polityka Transportowa Państwa na lata 2006 – 2025</i> | <i>25</i> |
| 1.3.3. <i>Strategia Rozwoju Kraju 2020.....</i> | <i>26</i> |
| 1.3.4. <i>Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020.....</i> | <i>26</i> |
| 1.3.5. <i>Strategia Rozwoju Transportu Kolejowego do 2013 roku.....</i> | <i>27</i> |
| 1.3.6. <i>Strategia Rozwoju Transportu do 2020 Roku (z perspektywą do 2030 roku) - projekt.....</i> | <i>27</i> |
| 1.3.7. <i>Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego – międzywojewódzkie i międzynarodowe przewozy pasażerskie w transporcie kolejowym (krajowy plan transportowy) .28</i> | <i>28</i> |
| 1.3.8. <i>Master Plan dla Transportu Kolejowego do 2030 roku.....</i> | <i>29</i> |
| 1.4. MIEJSCE PASAŻERSKICH PRZEWOZÓW KOLEJOWYCH W ROZWOJU REGIONALNYM WOJEWÓDZTWA ŚLĄSKIEGO | 30 |
| 1.4.1. <i>Strategia Rozwoju Województwa Śląskiego – „Śląskie 2020”</i> | <i>30</i> |
| 1.4.2. <i>Strategia Rozwoju Systemu Transportu Województwa Śląskiego</i> | <i>31</i> |
| 2. STRUKTURA ORGANIZACYJNA | 33 |
| 2.1. ORGANIZACJA SPÓŁKI KOLEJE ŚLĄSKIE – RYS HISTORYCZNY | 33 |
| 2.2. STRUKTURA ORGANIZACYJNA SPÓŁKI – WRZESIEŃ 2012 R. | 34 |
| 2.3. STRUKTURA ORGANIZACYJNA SPÓŁKI – LISTOPAD 2012 R..... | 35 |
| 2.4. WNIOSKI | 36 |
| 2.4.1. <i>Znaczenie dostawców zewnętrznych</i> | <i>36</i> |
| 2.4.2. <i>Liczba stanowisk dyrektorskich</i> | <i>36</i> |
| 2.4.3. <i>Zachowanie aktualności dokumentacji SMS</i> | <i>37</i> |
| 2.4.4. <i>Zmiany w organizacji spółki a wymogi SMS.....</i> | <i>37</i> |
| 3. PROCEDURY | 39 |
| 3.1. WSTĘP..... | 39 |
| 3.2. PROCEDURY I PROCESY W ŚWIETLE DOKUMENTACJI SMS | 39 |
| 3.2.1. <i>Zasady organizacji spółki</i> | <i>39</i> |
| 3.2.2. <i>Zasady podległości służbowej</i> | <i>39</i> |

Analiza przyczyn występowania problemów z realizacją rozkładu jazdy 2012/2013
w Kolejach Śląskich sp. z o.o.

| | | |
|-----------|--|-----------|
| 3.2.3. | <i>Rekrutacja i szkolenie personelu</i> | 40 |
| 3.2.4. | <i>Organizacja przewozów kolejowych</i> | 40 |
| 3.2.5. | <i>Zadania i organizacja Zespołu Bezpieczeństwa Przewozów</i> | 40 |
| 3.3. | PROCEDURY I PROCESY W ŚWIETLE REGULAMINU ORGANIZACYJNEGO | 40 |
| 3.3.1. | <i>Zasady organizacji spółki</i> | 40 |
| 3.3.2. | <i>Zasady podległości służbowej</i> | 41 |
| 3.3.3. | <i>Rekrutacja i szkolenie personelu</i> | 41 |
| 3.3.4. | <i>Organizacja przewozów kolejowych</i> | 41 |
| 3.3.5. | <i>Zadania i organizacja Zespołu Bezpieczeństwa Przewozów</i> | 42 |
| 3.4. | WNIOSKI | 42 |
| 3.4.1. | <i>Schemat organizacyjny</i> | 42 |
| 3.4.2. | <i>Podległość służbowa</i> | 43 |
| 3.4.3. | <i>Rekrutacja i szkolenie personelu</i> | 43 |
| 3.4.4. | <i>Przewozy kolejowe</i> | 44 |
| 3.4.5. | <i>Zespół Bezpieczeństwa Przewozów</i> | 44 |
| 4. | ROZKŁAD JAZDY | 46 |
| 4.1. | OGÓLNE INFORMACJE O ZMIANACH W ROZKŁADZIE JAZDY | 46 |
| 4.2. | ANALIZA OFERTY KŚ Z PODZIAŁEM NA POSZCZEGÓLNE TRASY | 50 |
| 4.3. | ZGODNOŚĆ ROZKŁADU JAZDY Z KRAJOWYM PLANEM TRANSPORTOWYM | 83 |
| 4.4. | WNIOSKI ODNOŚNIE OFERTY KOLEI ŚLĄSKICH | 84 |
| 5. | TABOR | 86 |
| 5.1. | OGÓLNE UWARUNKOWANIA PRZEWOZÓW PASAŻERSKICH | 86 |
| 5.2. | OKRES ANALIZY | 86 |
| 5.3. | BILANS KOLEJOWYCH POJAZDÓW PASAŻERSKICH KŚ | 87 |
| 5.3.1. | <i>Pojazdy dysponowane na dzień 12.12.2012 r.</i> | 87 |
| 5.3.2. | <i>Zapotrzebowanie pojazdów wynikające z planu obiegów</i> | 88 |
| 5.3.3. | <i>Bilans pojazdów</i> | 89 |
| 5.4. | PRZYCZYNY ZAKŁÓCEŃ EKSPLOATACYJNYCH, ODNIESIONE DO TABORU | 90 |
| 5.4.1. | <i>Dysponowana rezerwa eksploatacyjna pojazdów</i> | 90 |
| 5.4.2. | <i>Pojazdy wyłączone z obiegu</i> | 91 |
| 5.4.3. | <i>Dostosowanie pojazdów do potrzeb pasażerów</i> | 93 |
| 5.4.4. | <i>„Krótkie przejścia”</i> | 94 |
| 6. | KADRY | 97 |
| 6.1. | WSTĘP | 97 |
| 6.2. | NIEZBĘDNA LICZBA MASZYNISTÓW | 97 |
| 6.2.1. | <i>Zagadnienia specyficzne – znajomość pojazdów kolejowych</i> | 98 |
| 6.2.2. | <i>Zagadnienie specyficzne – znajomość szlaków</i> | 99 |
| 6.3. | WNIOSKI | 99 |

Analiza przyczyn występowania problemów z realizacją rozkładu jazdy 2012/2013
w Kolejach Śląskich sp. z o.o.

| | | |
|------------|------------------------------------|------------|
| 7. | PODSUMOWANIE | 101 |
| 8. | REKOMENDACJE..... | 105 |
| 9. | SPIS TABEL I RYSUNKÓW | 107 |
| 10. | BIBLIOGRAFIA | 109 |

Słownik terminów i pojęć

Analiza ryzyka - systematyczne wykorzystywanie wszystkich dostępnych informacji do identyfikowania zagrożeń i szacowania ryzyka,

Audyt bezpieczeństwa lub **audyt SMS** – ustrukturyzowany proces niezależnego badania i gromadzenia niezależnych informacji na temat wydajności, skuteczności i niezawodności całkowitego systemu zarządzania bezpieczeństwem procesu przewozu kolejowego i zarządzania infrastrukturą sieci kolejowej oraz zgodności wyników z zaplanowanymi ustaleniami, jak też skuteczności ich realizowania, pozwalający na osiągnięcie celów bezpieczeństwa - określenie to odpowiada słowu „Audit” stosowanemu zgodnie z zapisem PN-EN ISO 9000:2001,

Certyfikat bezpieczeństwa - potwierdzenie, że w celu kontroli zagrożeń i zapewnienia bezpieczeństwa wykonywania przewozów na sieci przedsiębiorstwo kolejowe utworzyło system zarządzania bezpieczeństwem i jest w stanie spełnić wymagania określone w specyfikacjach technicznych interoperacyjności (TSI), przyjętych na mocy dyrektywy Rady 96/48/WE z dnia 23 lipca 1996 r. w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości, dyrektywy 2001/16/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 19 marca 2001 r. w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych oraz innych przepisów wspólnotowych, a także w prawie krajowym,

Decyzje Prezesa UTK – decyzje, o których mowa w art. 14 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, które wydaje Prezes UTK w razie stwierdzenia naruszenia przepisów dotyczących obowiązków zarządców, przewoźników kolejowych oraz użytkowników bocznic kolejowych - w zakresie bezpieczeństwa transportu kolejowego,

ezt – elektryczn(e) zespół(oły) trakcyjny(e)

Infrastruktura kolejowa - linie kolejowe oraz inne budowle, budynki i urządzenia wraz z zajętymi pod nie gruntami, usytuowane na obszarze kolejowym, przeznaczone do zarządzania, obsługi przewozu osób i rzeczy, a także utrzymania niezbędnego w tym celu majątku zarządcy infrastruktury,

Interoperacyjność kolei - zdolność transeuropejskiego systemu kolejowego do bezpiecznego i niezakłóconego przemieszczania pociągów, które uzyskują określone osiągi; zdolność ta opiera się na wszystkich warunkach sprawowania nadzoru i warunkach techniczno-eksploatacyjnych, które muszą zostać spełnione, aby uzyskać zgodność z zasadniczymi wymaganiami,

Krajowe przepisy bezpieczeństwa – przepisy, o których mowa w art. 17a ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym i zgodnie z definicją w dyrektywie 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei wspólnotowych, tj. wszystkie przepisy zawierające wymagania nałożone na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej i dotyczące więcej niż jednego przedsiębiorstwa kolejowego, niezależnie od podmiotu, który je wydał,

KM - Koleje Mazowieckie – KM Sp. z o.o.,

KŚ - Koleje Śląskie Sp. z o.o.,

Ocena ryzyka - całościowy proces obejmujący analizę ryzyka i wycenę ryzyka,

Pełnomocnik ds. SZB – Pełnomocnik ds. Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem,

PKBWK – Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych,

PKP PLK – PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.,

PR – Przewozy Regionalne Sp. z o.o.,

Procedura - opis przebiegu procesów, które szczegółowo przedstawiają kolejne czynności oraz uprawnienia i odpowiedzialność wykonawców,

Proces - seria następujących po sobie działań pozwalających (prowadzących) na osiągnięcie określonego wyniku,

Proces realizacji usługi - łańcuch działań, które wykonują pracownicy spółki i inne wymagane w procesie osoby w celu uzyskania wyniku procesu, spełniającego wymagania klienta,

Rejestr pojazdów kolejowych (RRS) – prowadzony przez posiadacza pojazdu kolejowego w formie księgi, kartoteki lub w systemie teleinformatycznym wykaz posiadanych pojazdów kolejowych (nazwa angielska - Register of Rolling Stock) w sposób określony w rozporządzeniu Ministra Transportu z dnia 31 maja 2006 r. w sprawie rejestru i oznakowania pojazdów kolejowych (Dz. U. z 2006 r. Nr 105, poz. 713 z późn. zm.),

Rejestr zagrożeń – dokument, w którym rejestruje się i opatruje odniesieniami zidentyfikowane zagrożenia, związane z nimi środki i źródło zagrożeń oraz wskazuje osobę w organizacji, która ma nimi zarządzać,

RRJ, RJP – roczny rozkład jazdy, rozkład jazdy pociągów,

Ryzyko - częstotliwość wypadków i incydentów prowadzących do szkody (spowodowanej zagrożeniem) oraz stopień powagi tej szkody,

Ryzyko operacyjne - określa wszelkie ryzyka własne, wspólne, pozostałe, w tym od osób trzecich i społeczne, występujące w procesie realizacji usług przewozu osób koleją,

SMS – System Zarządzania Bezpieczeństwem w transporcie kolejowym,

System zarządzania bezpieczeństwem – organizacja i środki przyjęte przez zarządcę infrastruktury lub przedsiębiorstwo kolejowe w celu zapewnienia bezpiecznego zarządzania jego działaniem,

Szacowanie ryzyka - proces prowadzący do uzyskania pomiaru poziomu analizowanego ryzyka, na który składają się następujące etapy: analiza częstotliwości, analiza skutków i połączenie tych dwóch typów analiz,

Świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego - dokument uprawniający do użytkowania danego typu pojazdu kolejowego w przewozach kolejowych,

szt – spalinowy(e) zespół(oły) trakcyjny(e)

Świadectwo sprawności technicznej pojazdu kolejowego - dokument potwierdzający, że pojazd kolejowy jest sprawny technicznie,

Uniknięte zagrożenie - zakres zdarzeń, wywołanych celowo lub losowych w zakresie realizacji usług transportu kolejowego, które mogły wywrzeć negatywny wpływ na funkcjonowanie struktur spółki lub spowodować straty i/lub problemy, jednak nie spowodowały żadnych skutków,

Usługa trakcyjna - zapewnienie pojazdu trakcyjnego wraz z obsługą do wykonania przewozu kolejowego,

Ustawa – ustawa o transporcie kolejowym z dnia 28 marca 2003 r. (Dz. U. z 2007 nr 16 poz. 94 z późniejszymi zmianami),

UTK – Urząd Transportu Kolejowego,

Wspólne wskaźniki bezpieczeństwa (CSI) – informacje statystyczne odnoszące się do wypadków i incydentów kolejowych, skutków wypadków, bezpieczeństwa technicznego infrastruktury kolejowej i zarządzania bezpieczeństwem,

Wspólne wymagania bezpieczeństwa (CST) – minimalne poziomy bezpieczeństwa, które powinny być osiągnięte przez różne części systemu kolejowego (transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości i transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej) i przez system jako całość, wyrażone w kryteriach akceptacji ryzyka,

Wycena ryzyka - procedura opierającą się na analizie ryzyka, która ma na celu ustalenie, czy osiągnięto poziom dopuszczalnego ryzyka,

Zagrożenie - zakres zdarzeń, wywołanych celowo lub losowych w zakresie realizacji usług transportu osób koleją, które wywierają lub mogą wywrzeć negatywny wpływ na funkcjonowanie struktur spółki lub spowodowanie strat i/lub problemów,

Zarządzanie ryzykiem - planowe stosowanie polityki, procedur i praktyk zarządczych w ramach zadań dotyczących analizy, wyceny i nadzoru ryzyka,

Zasoby techniczne – oznacza wszystkie elementy infrastruktury technicznej, środki pracy stałe i ruchome wykorzystywane w procesie przewozów koleją i związane z bezpiecznym jego wykonywaniem,

Zdarzenie kolejowe - poważny wypadek, wypadek lub incydent zaistniały na sieci kolejowej związany z ruchem pociągów i mający wpływ na jego bezpieczeństwo.

Wstęp

Celem opracowania jest przeprowadzenie analizy przyczyn występowania problemów z realizacją rozkładu jazdy 2012/2013 w spółce Koleje Śląskie. Wnioski z analizy mają służyć do zbudowania programu działania, który w sposób pełny, systemowy i długofalowy, doprowadzi do naprawy sytuacji oraz umożliwi przewoźnikowi efektywne wykonywanie zadań w zakresie służby publicznej powierzone przez Samorząd Województwa Śląskiego. Dlatego autorzy opracowania skupili się głównie na zgodności decyzji o powołaniu Kolei Śląskich z celami polityki transportowej UE, Polski i władz regionalnych oraz na samym procesie organizacji i zarządzania pracą eksploatacyjną w spółce. Dla przygotowania planu naprawczego najważniejsze jest zidentyfikowanie głównych obszarów generujących problemy z realizacją rozkładu jazdy oraz wzajemnych zależności między nimi. Analiza nie obejmuje zagadnień finansowych i prawnych, prawidłowości stosowanych procedur, w tym dotyczących zamówień publicznych, przestrzegania praw pasażerów, działalności handlowej, marketingowej i informacyjnej oraz kwestii indywidualnej odpowiedzialności za określone decyzje lub ich brak. Niewątpliwie zagadnienia te muszą być przedmiotem dalszych analiz.

Prace nad raportem trwały w dniach 7-20 stycznia 2013 roku i skupiały się przede wszystkim na sytuacji występującej w Kolejach Śląskich w dniach 9-14 grudnia 2012 roku, a więc w pierwszym tygodniu realizacji rozkładu jazdy 2012/2013. Ze względu na krótki czas oraz ograniczony dostęp do informacji wiele poruszonych wątków w miarę potrzeb w toku dalszych prac nad programem naprawczym powinno zostać pogłębionych i poszerzonych o dodatkowe aspekty. Analiza ma charakter wstępny. Była pisana niejako „na gorąco” po to, aby odpowiednie organy Samorządu Województwa Śląskiego dysponowały właściwą wiedzą i mogły jak najszybciej podjąć odpowiednie działania. Analiza powstała w oparciu o informacje pochodzące z dokumentów i materiałów udostępnionych autorom opracowania przez Wydział Transportu Publicznego Urzędu Marszałkowskiego Województwa Śląskiego. Były to następujące dokumenty i zestawy danych:

- Aneks nr 1 do Umowy w sprawie organizowania, dotowania i wykonywania usług publicznych w zakresie regionalnych kolejowych przewozów pasażerskich w woj. śląskim w terminie od 1 stycznia 2012 r. do 31 grudnia 2012 r.,
- Badania potoków podróży na trasie Wisła-Katowice i Gliwice-Częstochowa,
- Decyzja UTK nr DRRK-WKL-900-14/12 z dnia 7.12.2012,
- Dokumentacja SMS systemu zarządzania bezpieczeństwem w transporcie kolejowym przewoźnika kolejowego Koleje Śląskie sp. z o.o., Katowice wrzesień 2012,
- *Informacja o dotychczasowej działalności przewoźnika Koleje Śląskie Sp. z o.o.*, Katowice, listopad 2012,
- Jednostronny rachunek zysków i strat z uwzględnieniem bufora Kolei Śląskich stan na koniec listopada 2012,
- *Informacja dot. szlaków.xlsx* (dokument nie datowany),
- Informacja na temat kwalifikacji maszynistów przyjętych w okresie od 01.11 do 09.12.2012 roku w zakresie posiadanych znajomości odcinków linii kolejowych,
- Instrukcja K-4 dla maszynisty pojazdu trakcyjnego, Katowice 2012r.,

Analiza przyczyn występowania problemów z realizacją rozkładu jazdy 2012/2013
w Kolejach Śląskich sp. z o.o.

- Instrukcja K-10 o przygotowaniu zawodowym, egzaminach i szkoleniach dla pracowników Kolei Śląskich Sp. z o.o., Katowice 2012,
- *Kadry i rekrutacja* (dokument nie datowany),
- Notatka ze spotkania w sprawie ustalenia wniosków do korekty rozkładu jazdy 2012/2013,
- Procedury: P03-Realizacja-procesu-przewozowego-pasażerskiego 2012-06-13 v.1.2 (4), P04-utrzymanie sprawności taboru 2012-06-21 v.1.2 (5), P06-Ocena ryzyka operacyjnego 2012-07-27 v.1.2 (7), P07-Dostęp,wymiana i zarządzanie informacją-2012-07-30 v.1.2 (8), P10-Działania korygujące, zapobiegawcze-2012-05-31 v.1.2 (11), P11-Zarządzanie personelem-2012-07-11 v.1.2 (12), P12-Ocena dostawców-2012-07-30 v.1.2 (13).
- Plan obiegu i zestawienia składów oraz obsługi trakcyjnej i drużynami konduktorskimi pociągów pasażerskich zestawionych z elektrycznych zespołów trakcyjnych i składów wagonowych (dodatek CD ważny 9XII2012 - 9II2013 do rocznego rozkładu jazdy pociągów ważnego 9XII2012 – 9XII2013 dostosowany do postanowień zastępczego rozkładu jazdy ZZRJP_2013-1-1 30.10.2012 i korekty ZZRJP_2013-1-4 z 28.11.2012);
- Plan szkoleń na rok 2012 dla wszystkich pracowników Spółki Koleje Śląskie
- *Pojazdy.xlsx* (dokument nie datowany),
- *Regulamin Organizacyjny Koleje Śląskie sp. z o.o.*, Katowice, listopad 2012,
- Regulamin pracy pracowników Kolei Śląskich sp. z o.o., Katowice 2012,
- Stan zatrudnienia na dzień 04.01.2013 r.
- Umowa nr 3668/ZN/2011 w sprawie organizowania, dotowania i wykonywania usług publicznych w zakresie regionalnych kolejowych przewozów pasażerskich w woj. śląskim w terminie od 1 stycznia 2012 r. do 31 grudnia 2012 r.
- Umowa nr 4026/TZ/2012 o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w wojewódzkich przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym na terenie województwa śląskiego w okresie od 1 stycznia 2013 r. do 31 grudnia 2015 r.
- Umowa nr 60/012/028/00/27000088/12 o udostępnienie infrastruktury kolejowej do przewozu osób w rozkładzie jazdy pociągów 2012/2013 z 18 grudnia 2012 r.
- Wniosek do UTK w sprawie licencji dla Kolei Śląskich z dnia 15.11.2012 r. wraz z załącznikami
- Wniosek do UTK w sprawie licencji dla Kolei Śląskich z dnia 07.06.2010 r. wraz z załącznikami i pismami wyjaśniającymi,
- Wykaz kolejowych pojazdów pasażerskich dysponowanych przez KŚ na dzień 12.12.2012 r. („zestawienie taboru do pisma UTK stan na dzień 12.12.2012”);
- Wykaz wyłączeń dziennych [pojazdów trakcyjnych] KŚ za okres 16.12.2012 do 17.01.2013 r.;
- Zestawienie taboru do pisma UTK, stan na dzień 12.12.2012 r.
- Zestawienie taboru na dzień 07.01.2013 r.

Analiza przyczyn występowania problemów z realizacją rozkładu jazdy 2012/2013
w Kolejach Śląskich sp. z o.o.

Ponadto korzystano z materiałów publikowanych na oficjalnych stronach internetowych Kolei Śląskich sp. z o.o., Przewozów Regionalnych sp. z o.o. i Urzędu Transportu Kolejowego oraz literatury przedmiotu zestawionej na końcu opracowania.

1. Utworzenie Kolei Śląskich w kontekście celów polityki UE, Polski i województwa śląskiego w zakresie regionalnych kolejowych przewozów pasażerskich

1.1. Znaczenie regionalnych kolejowych przewozów pasażerskich w polityce transportowej Unii Europejskiej

1.1.1. Rozwój poprzez decentralizację i konkurencyjność

Począwszy od lat 60. XX wieku transport kolejowy zaczął przegrywać z bardziej konkurencyjnymi środkami transportu. Marginalizacja kolei jako europejskiego środka transportu z czasem stała się w sprzeczności z polityką Unii Europejskiej. Podstawowym wyzwaniem przed jakim stoi obecnie kolejnictwo jest uzyskanie jakości usług porównywalnej z innymi środkami transportu. Największy regres kolej odnotowała w segmencie połączeń na krótkich dystansach, nie mogąc konkurować ani z samochodem osobowym, ani z transportem autobusowym. Efektem było zamykanie połączeń na dużą skalę, a te które pozostały, wykazują dużą zależność od finansowania publicznego. W latach 90. zaczęto sobie zdawać sprawę, że regionalna i lokalna kolej mogą być częścią szerszej strategii na rzecz rewitalizacji kolejnictwa. Koszty polityczne związane z likwidacją połączeń skłoniły wspólnoty lokalne do zaangażowania w ten proces.

W ciągu ostatnich lat europejskie koleje regionalne zmieniały się w sposób diametralny. Kraje hołdujące centralnemu zarządzaniu, jak Belgia, są nieliczne. W Szwecji (SJ), Niemczech (DB), Holandii (NS), Danii (DSB), Francji (SNCF) koleje przeszły radykalne reformy. Państwowy monopol złamano przypisując część usług władzom publicznym na poziomie regionu (prowincji, landu, hrabstwa). To przed nimi odpowiedzialne są instytucje zarządzające. Większość z państw, które zdecydowały się na reformy, oddzieliła – w różnym stopniu – infrastrukturę kolejową należącą do państwa od operacji. Warto przy tym zaznaczyć, że w niektórych krajach od dawna istniały publiczne przedsiębiorstwa kolejowe trudniące się przewozami regionalnymi. Na południu Niemiec historia Kolei Regionalnych Hohenzollern (HZL) sięga XIX wieku. W Danii to Koleje Lokalne - Lokalbansen¹.

Międzynarodowe Stowarzyszenie Transportu Publicznego (UITP) zdefiniowało pojęcie przewozów regionalnych. Są to regularne, nie mające turystycznego charakteru usługi w zakresie transportu kolejowego na obszarze mniejszym niż jeden kraj i większym niż miasto, przy czym podróż na odcinku maks. 70 km trwa nie więcej jak 60 minut². Dla porównania, przewozy podmiejskie (i tzw. commuting - dowozy do pracy) to odpowiednio 15 km i 30 minut. W 29 krajach europejskich, jakie poddano badaniom na zlecenie Komisji Europejskiej, istniało w 2006 r. około 220 przedsiębiorstw kolejowych. Większość z nich (68%) miała swoją

¹ Paul Salveson "Regional Rail: The European Dimension" na zlecenie HITRANS, 31 stycznia 2012, Golcar, Wielka Brytania

² UITP (International Association of Public Transport) „Suburban and Regional Railways Landscape in Europe”. Studium na zlecenie KE sfinansowane ze środków 6 Programu Ramowego. Październik 2006 r.

siedzibę w 15 państwach UE, obsługując 67% ludności. Największa ich ilość znajdowała się w Niemczech (49), ale w porównaniu do liczby ludności pierwszeństwo należało (i należy) do Szwajcarii (42). W segmencie przewozów regionalnych i podmiejskich przedsiębiorstwa publiczne stanowiące jedną trzecią ogółu, obsługiwały 90% pasażerów i zatrudniały również 90% pracowników kolei regionalnych. Najwięcej pasażerów rocznie zanotowano w Niemczech, bo jedną czwartą ogółu (1.7 mld), następnie we Francji (17%), w Wielkiej Brytanii (10%) i w Hiszpanii (8%). Jeśli wziąć pod uwagę liczbę ludności, sytuacja powtarza się; największym konsumentem tego środka transportu są Szwajcarzy (49 podróży rocznie na mieszkańca), następnie Luksemburg (27), Francja i Niemcy (21 *ex aequo*). Średnia długość podróży wynosi 27,9 km³. Liczby te obrazują pewien zarys regionalnych (i podmiejskich) przewozów kolejowych w skali całej Europy.

1.1.2. Wybrane przykłady komunalnych przedsiębiorstw kolejowych w krajach UE

Na rynku kolei regionalnych w Niemczech działa ok. 70 firm - operatorów, przeważnie w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego. DB Regio dominuje, a będąc właścicielem Arriva, prowadzi operacje także w Wielkiej Brytanii: Chiltern Railways, Tyne and Wear Metro, Cross Country, Grand Central⁴. Inne liczące się przedsiębiorstwa w Niemczech to Veolia, Abellio, Netinera. Należy do nich około 12% rynku liczone w „pasażerokilometrach” i około 20% w „pociągokilometrach”. DB Regio - niejako w ramach walki z konkurencją – stara się także nie zapominać o mniej rentownych obszarach wiejskich, na których funkcjonuje pięciu pionowo zintegrowanych operatorów. Jednym z nich są Koleje Uznam⁵. Szereg mniejszych operatorów należy do władz lokalnych. Jednym z największych jest Karlsruhe AVG, która stosuje technologię „tramwaj-pociąg”. Inny, Regiobahn, rozwinął się dzięki połączeniom do Dusseldorfu.

Aby osiągać ważne cele społeczno-gospodarcze związane z rozwojem kolejowych regionalnych, aglomeracyjnych i lokalnych przewozów pasażerskich władze samorządowe szczebla regionalnego, miejskiego i lokalnego decydują się na tworzenie pośrednio lub bezpośrednio przedsiębiorstw realizujących takie przewozy. Często powstają one w modelu partnerstwa publiczno-prywatnego. Przykładem takiego przedsiębiorstwa jest „Metronom” sp. z o.o. utworzony z inspiracji władz landu Dolna Saksonia. Przewoźnik ten został utworzony w lutym 2002 roku przez przedsiębiorstwa komunalne: Koleje Dolnej Saksonii sp. z o.o. (niemiecki skrót – NB) – 69,9 proc. udziałów, Hamburg-based Benex Ltd. – 25,1 proc. udziałów i Tramwaje Bremy AG (BSAG) – 5 proc. udziałów. Działalność operacyjną Metronom rozpoczął 14 grudnia 2003 roku na jednej linii Brema-Hamburg-Uelzen o długości 200 km. Następnie rozszerzał działalność o linie: Uelzen-Hanower-Getynga o długości 195 km, Stadt Hamburg-Cuxhaven o długości 115 km i Hamburg-Lueneburg-Tostedt o długości 93,5 km. Połączenia wykonywane przez pociągi Metronom na tych liniach mają charakter regionalny. Większość pociągów zatrzymuje się na wszystkich stacjach, a tylko na dłuższych odcinkach są one przyśpieszone i zatrzymują się na wybranych stacjach. W 2008 roku, po pięciu latach

³ Tamże, dane za 2006 r.

⁴ Salveson, op.cit.

⁵ Tamże

działalności, spółka Metronom stała się największym, niezależnym od rządu federalnego, kolejowym przewoźnikiem pasażerskim w Niemczech z wykonywaną pracą przewozową na poziomie ok. 8,2 mln pockm.

Powodem utworzenia przez władze regionalne Dolnej Saksonii nowego komunalnego przewoźnika było niezadowolenie z usług przedsiębiorstwa państwowego Deutsche Bahn Regio. Przewoźnik ten należący do państwowej grupy Deutsche Bahn działa w skali ogólnoniemieckiej i ma problemy z właściwym dopasowaniem swojej oferty do specyficznych potrzeb kilkunastu regionów. Dodatkowo władze landów zarzucały przewoźnikowi zarządzanemu z Berlina, że nie mają kontroli nad wydatkowaniem dopłat. Część z nich wybrała drogę powolnego wymuszania na DB Regio wprowadzania zmian zgodnych z ich oczekiwaniami. Inna część zaczęła poszukiwać nowych i mniejszych, a przez to bardziej elastycznych przewoźników. Udzielając stosownych zamówień w drodze przetargu prywatnym podmiotom lub w przypadku braku odpowiedniej oferty z ich strony inicjując powstanie nowych komunalnych firm przewozowych.⁶

Innym przykładem z Niemiec jest Vogtlandbahn GmbH w Neumark powstała głównie dla usług transportowych w Vogtland, regionu Niemiec pomiędzy Saksonią, Turyngią i Bawarią. Obecnie obsługuje relacje o znaczeniu regionalnym, w Turyngii i Bawarii, a także za granicą. Historia Vogtlandbahn GmbH zaczyna się w 1994 roku, gdy jeszcze jako Regental Bahnbetriebs GmbH wygrały przetarg na obsługę trasy Zwickau - Falkenstein - Klingenthal oraz Herlasgrün - Falkenstein – Adorf w Saksonii. W styczniu 1998 r. powstało przedsiębiorstwo Vogtlandbahn GmbH w obecnym kształcie. Od wiosny 1998 r. działa w Neumark nowa zajezdnia, otwarta oficjalnie w lipcu 2000 roku w ramach EXPO. Od tego momentu firma rozwija dynamicznie swoją działalność obsługując połączenia ze wschodnią Turyngią, Bawarią i Czechami (Cheb i Kraslice), rewitalizując zamarte od 55 lat trasy. Vogtlandbahn aktywnie uczestniczy w przetargach i rozszerza swoją sieć. Od 2005 roku obsługuje też bezpośrednie połączenie z Berlinem. Największym sukcesem przewoźnika jest uzyskanie koncesji w 2006 roku na obsługę dużej trasy Hof / Furth - Monachium - Oberstdorf / Lindau. Firma operuje tu pod marką ALEX, podobnie jak na trasie do Pragi przez Furth. A pod marką TRILEX koleje Vogtlandbahn działają od grudnia 2010 r. także w trójkącie granic Niemiec, Polski i Czech.⁷

Interesujące przykłady funkcjonowania kolejowych przewoźników pasażerskich oparte o różne modele partnerstwa publiczno-prywatnego występują w Wielkiej Brytanii. Pierwszym przykładem są Linie Northern („Północne”), które odgrywają ogromną rolę na północy Anglii pomagając dostać się tysiącom ludzi do pracy, szkoły i na wakacje. Właścicielami linii są w proporcjach 50-50: Serco Group która specjalizuje się w usługach międzynarodowych (np. metro w Dubaju; grupa jest notowana na giełdzie londyńskiej) oraz filia Kolei Holenderskich (NS) o nazwie Abellio (aktywna także na rynku niemieckim i w Czechach). Northern założono w grudniu 2004, gdy Serco i Abellio otrzymały od rządu brytyjskiego koncesję na obsługę

⁶ Kowalski B., *Zmiany w polityce obsługi logistycznej mieszkańców regionów UE na przykładzie Dolnej Saksonii*, [w:] *Modelowanie procesów i systemów logistycznych cz. X*, red. M. Chaberek, L. Reszka, Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Gdańskiego Ekonomia Transportu Lądowego nr 40, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2011, s. 193-195; <http://www.trapezegroup.co.uk/case-studies/metronom-railway-company> (odczyt: 15.01.2013)

⁷ <http://www.vogtlandbahn.de/> (odczyt: 18.01.2013)

operacji pasażerskich w północnej Anglii, ważną do kwietnia 2014 roku. Northern zatrudniają 4,900 pracowników obsługujących prawie 2500 różnych usług przewozowych w ciągu dnia roboczego na lokalnym i regionalnym rynku pasażerskim. Linie obsługują obszar zamieszkały przez prawie 15 mln ludzi. Pociągi Northern dominują na 500 stacjach (ok. 20% wszystkich stacji kolejowych w Zjednoczonym Królestwie), spośród których linie zarządzają liczbą 462 stacji. Northern dzierżawią 313 pociągów, elektrycznych lub o napędzie dieslowskim.⁸

Natomiast Linie London Midland rozpoczęły działalność w listopadzie 2007 roku i operują w trójkącie: Londyn – Birmingham - Liverpool. Zarządzają 147 stacjami i dostarczają dziennie 1,300 usług. Roczna liczba pasażerów sięga 50 mln. London Midland należą do operatora Govia, będącego partnerstwem Go-Ahead Group (65%) i Keolis 35%). Govia otrzymała również koncesje na obsługę linii Southern i Southeastern. Jest odpowiedzialna za przewóz 268 mln pasażerów rocznie, co daje prawie 30% rynku. Keolis to międzynarodowa, jedna z największych firm transportowych w Europie, z rocznym obrotem ponad 4 mld euro i 50 tys. pracowników. W Wielkiej Brytanii, w ramach partnerstwa, Govia obsługuje trzy koncesje kolejowe, jako partner FirstGroup obsługuje koncesję kolejową TransPennine Express, jest aktywna na rynku głównych połączeń regionalnych w Niemczech, obsługuje też commuting (dojazdy do pracy) w Waszyngtonie. Keolis to przodujący operator tramwajowy i autobusowy (największy w Belgii i drugi w Szwecji). Keolis obecnie jest własnością SNCF (Francuskie Koleje Państwowe 56.5%), funduszu AXA, Caisse dépôt et placement du Québec (40.7%) i menadżerów (2.8%). Specjalizuje się w indywidualizacji potrzeb klienta - zwłaszcza władz lokalnych, integrując do maksimum wszystkie dostępne środki transportu, czego najlepszym przykładem jest Lyon.

Założona w 1987 r., Go-Ahead Group ma swoje korzenie na północnym wschodzie Wlk. Brytanii i bierze początek z deregulacji połączeń autobusowych. 10 lat później, w trakcie prywatyzacji kolei, w ramach partnerstwa Govia, razem z Keolis dostała koncesję na Thameslink. Obsługuje linię Southern od 2001 r., Southeastern od 2006 r. i London Midland od 2007 r. Go-Ahead ma obrót 2,3 mld funtów i 22,000 pracowników. Obecnie skupia się na autobusowych rynkach lokalnych. To w sumie 10 przedsiębiorstw, m.in: Go North East w Newcastle, Oxford Bus, Brighton i Hove Buses i Plymouth Citybus. Go-Ahead prowadzi też 23% londyńskich usług przewozów autobusowych.⁹

1.1.3. Biała Księga polityki transportowej UE

Cele Unii Europejskiej realizowane są m.in. poprzez wspólną politykę transportową rozumianą jako forma regulacji systemu transportowego i kształtowania jego relacji z otoczeniem.¹⁰ Począwszy od 1 stycznia 1958 r., czyli wejścia w życie Traktatu o ustanowieniu EWG (Traktat Rzymski) wspólna polityka transportowa rozwijana była na dwóch

⁸ www.northernrail.org www.serco.com www.abellio.com (odczyt: 18.01.2013)

⁹ www.govia.info www.londonmidland.com (odczyt: 18.01.2013)

¹⁰ Grzelakowski A, Matczak M., Przybyłowski A., *Polityka transportowa Unii Europejskiej i jej implikacje dla systemów transportowych krajów członkowskich*, Wydawnictwo Akademii Morskiej w Gdyni, Gdynia 2008, s. 36, ISBN 978-83-7421-062-1

płaszczyznach: koncepcyjnej i praktycznej.¹¹ Podstawowym narzędziem jej kształtowania na płaszczyźnie koncepcyjnej z konkretnymi wskazówkami dla sfery praktycznej są ogólne wytyczne kierunków jej prowadzenia i rozwijania. Są one formułowane w dokumentach noszących nazwę „Białej Księgi”, które zawierają scenariusze rozwoju polityki transportowej na wybrane lata. Podlegają okresowym przeglądom i w oparciu o wnioski są aktualizowane lub przyjmowane są nowe na następny okres. Kierunki i koncepcje działań zapisane w „Białych Księgach” mają bezpośredni wpływ na sferę praktycznej realizacji polityki UE i są podstawą m.in. do przygotowywania aktów prawnych, wydawania orzeczeń przez Trybunał Sprawiedliwości UE oraz decyzji finansowych.¹²

Pełna nazwa dokumentu, przyjętego przez Komisję Europejską w 2011 r., brzmi *Biała Księga. Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu*.¹³ Jest to dokument stanowiący zbiór wytycznych dla organów UE oraz państw członkowskich Unii w zakresie kreowania polityki transportowej w najbliższych dekadach – na podstawie tych wytycznych ma być tworzone prawodawstwo unijne i krajowe związane z polityką transportową. *Biała Księga* nie odnosi się wprost do kwestii funkcjonowania samorządowych przewoźników kolejowych na terenie państw członkowskich, ale zawiera szereg ogólnych postulatów związanych z dążeniem do poprawy jakości transportu kolejowego na terenie UE, zakładających m.in. iż:

- Do 2050 r. większa część ruchu pasażerskiego na średnie odległości na terenie UE powinna odbywać się koleją (mianem „średnich odległości” określa się w *Białej Księdze* odległości nie przekraczające 300 km);
- Rozwój ekologicznych środków transportu zbiorowego powinien następować w pierwszej kolejności w dużych aglomeracjach – zwiększanie zagęszczenia i częstotliwości usług poszczególnych segmentów transportu publicznego ma prowadzić do wzrostu jego popularności;
- Promowanie alternatywnych dziedzin transportu względem konwencjonalnego transportu indywidualnego powinno rozwijać się m.in. poprzez rozwijanie systemów „park&ride” („P&R”) oraz „bike&ride” („B&R”), jak również poprzez rozwój zintegrowanych systemów biletowych, umożliwiających podróżowanie z jednym biletem różnymi środkami transportu;
- Rozwój ekologicznych środków transportu ma prowadzić do zmniejszania się stężenia dwutlenku węgla w atmosferze na obszarze dużych aglomeracji. W tym celu od państw członkowskich oczekiwane jest podjęcie działań zmierzających do zmniejszenia do 2030 r. o połowę liczby samochodów o napędzie konwencjonalnym w transporcie miejskim i całkowitej ich eliminacji z miast do 2050 r.;
- W państwach członkowskich UE ma zostać utrzymana obecna gęstość sieci kolejowej;

¹¹ Burnewicz J., Polityka transportowa Unii Europejskiej i Polski, [w:] *Polska – Unia Europejska. Problemy prawne i ekonomiczne*, red. K. Gawlikowska-Hueckel, Fundacja Rozwoju UG, Gdańsk 2000, s. 166

¹² Kowalski B., Polityka Unii Europejskiej w zakresie logistyki w świetle Białej księgi do roku 2020, [w:] *Roczniki Naukowe Wyższej Szkoły Bankowej w Toruniu* nr 10 (10) 2011, Wyższa Szkoła Bankowa w Toruniu, Toruń 2011, s. 109-120

¹³ *Biała Księga. Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu*, COM (2011) 144 final

- Do 2050 r. do wszystkich lotnisk pasażerskich na terenie UE powinny zostać doprowadzone linie kolejowe.

1.1.4. Przygotowywane zmiany prawne w ramach IV pakietu kolejowego

Ujęte w *Białej Księdze* strategiczne kierunki polityki transportowej rozwijane są w kolejnych dokumentach analitycznych niższej rangi. Ale również wdrażane poprzez zapisy budżetowe, w tym zwłaszcza dotyczące perspektywy finansowej UE na lata 2014-2020¹⁴ oraz akty prawne. Departament Transportu Kolejowego w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej przewiduje, że ok. 23 stycznia 2013 roku Komisja Europejska przyjmie propozycje legislacyjne w ramach IV pakietu kolejowego, w skład którego wejdzie m.in. rozporządzenie w sprawie liberalizacji krajowych (w tym także regionalnych i aglomeracyjnych) przewozów pasażerskich zmieniające rozporządzenie nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 roku dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego.

Prognozowane zmiany idą w kierunku dalszej decentralizacji w organizowaniu i finansowaniu przewozów oraz zwiększenia konkurencyjności. Jeden z zapisów dotyczy nałożenia na państwo obowiązku zapewnienia przewoźnikom dostępu do właściwego taboru. Proponuje się otwarty katalog działań służących realizacji tego obowiązku, np.: państwo jest właścicielem taboru, który użycza, gwarancja państwa na sfinansowanie taboru, gwarancja przejęcia taboru. Wykreślona ma być możliwość zawierania umów bez przetargu, ale z utrzymaniem możliwości przydzielania kontraktów podmiotom wewnętrznym (dla Samorządu Województwa Śląskiego podmiotem takim są Koleje Śląskie sp. z o.o.). Maksymalna wartość jednej umowy na świadczenie usług publicznych w transporcie kolejowym nie będzie mogła przekroczyć 1/3 wartości wszystkich umów tego typu zawieranych w całym kraju.¹⁵ Zmiany te mają zostać wprowadzone rozporządzeniem, co oznacza, że będą one obowiązywały kraje członkowskie bez potrzeby implementacji do prawa krajowego.

1.2. Bariery w rozwoju przewozów wynikające z problemów Przewozów Regionalnych sp. z o.o.

1.2.1 Szczególne uwarunkowania prowadzenia działalności przez Przewozy Regionalne sp. z o.o.

Procesy przekształcania przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” zaowocowały powstaniem kilku samodzielnych podmiotów gospodarczych prowadzących działalność w wybranych segmentach transportu kolejowego. Jednym z nich było „PKP

¹⁴ Programowanie perspektywy finansowej 2014-2020 – uwarunkowania strategiczne, Departament Koordynacji Polityki Strukturalnej Ministerstwa Rozwoju Regionalnego, Warszawa, listopad 2012, załącznik 1

¹⁵ Pismo Andrzeja Massela, podsekretarza stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej nr TK8kw-078-21/2013 z 17 stycznia 2013 roku w sprawie konsultacji proponowanych zmian w IV pakiecie kolejowym

Przewozy Regionalne sp. z o.o.”, które zgodnie z nazwą zajmowało się kolejowymi przewozami pasażerskimi o charakterze regionalnym. Przewozy te gwarantowały konieczną spójność komunikacyjną kraju, ale ze względów społeczno-gospodarczych nie mogły być finansowane w całości ze sprzedaży biletów. Dlatego w ustawie o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” z dn. 8 września 2000 r. (Art. 79 ust. 1) zapisano dotację na ten cel. W ustawach budżetowych w latach 2001-2005 na dofinansowanie przewozów regionalnych i międzywojewódzkich łącznie miały być przeznaczone kwoty od 300 mln zł w 2001 roku do co najmniej 800 mln zł w latach 2004-2005. Ale w trakcie prac nad budżetami kwoty dotacji znacząco zmieniono i nie osiągnęły one założonych poziomów. Doprowadziło to spółkę Przewozy Regionalne do znacznego zadłużenia, a jej władze zmusiło do prowadzenia działalności przy pełnej świadomości, że rodzi ona ujemny wynik finansowy.

Kluczowa zmiana w finansowaniu kolejowych przewozów regionalnych zgodna z polityką i prawem Unii Europejskiej nastąpiła z początkiem 2004 roku. Wtedy pełną odpowiedzialność za organizowanie i finansowanie tych przewozów przejęły samorządy wojewódzkie. W znowelizowanej ustawie o finansowaniu jednostek samorządów terytorialnych przyznano samorządom wojewódzkim dochody własne w postaci odpisu części podatku dochodowego od osób prawnych (CIT), z których miały być dotowane regionalne przewozy kolejowe. Wysokość dotacji na ten cel stała się suwerenną decyzją władz samorządów wojewódzkich i miała pokrywać deficyt wynikający z zamówionej pracy przewozowej. Jednak wprowadzenie tego mechanizmu nie zahamowało procesu zadłużania się spółki PKP Przewozy Regionalne. Zarząd Spółki nie wprowadzał niezbędnej restrukturyzacji dostosowującej przedsiębiorstwo do potrzeb rynku i nadal akceptował sytuację wykonywania pracy przewozowej większej niż otrzymywana rekompensata z samorządów wojewódzkich. Aby powstrzymać ten proces rząd zdecydował się w 2008 r. na oddłużenie przedsiębiorstwa kwotą 2,16 mld zł i jego komunalizację. Spółka stała się własnością 16-stu samorządów wojewódzkich, wyszła z grupy PKP i skróciła nazwę do Przewozy Regionalne Sp. z o.o.

Ale również ten zabieg nie spowodował gruntownych wewnętrznych zmian w przedsiębiorstwie. A praktyka prowadzenia działalności w skali większej niż pozwalała na to rekompensata wypłacana przez samorządy wojewódzkie nie ustała. Podejmowane kolejne próby restrukturyzacji przedsiębiorstwa nie przyniosły oczekiwanych efektów w postaci dodatniego wyniku finansowego. Istotną przyczyną tego stanu rzeczy jest nie rozstrzygnięty spór między rządem a nowymi samorządowymi właścicielami o zobowiązania Spółki w wysokości ok. 136 mln zł powstałe przed komunalizacją Przewozów Regionalnych. A przedłużanie się tego stanu rzeczy powodowało, że spółka coraz bardziej zadłużała się, np. aktualne przeterminowane zobowiązania tylko wobec zarządcy infrastruktury szacuje się na ok. 0,5 mld zł.¹⁶ W kolejnych latach przedsiębiorstwo wykazywało znaczący ujemny wynik finansowy przy jednoczesnym niepełnym pokryciu deficytu przez rekompensatę samorządową. Ilustruje to tabela 1.

¹⁶ http://www.rynek-kolejowy.pl/38861/Massel_Wielkie_zmiany_w_Przewozach_Regionalnych_najwcześniej_za_rok.htm
(odczyt:20.01.2013)

Tabela 1: Wyniki finansowe i stopień pokrycia deficytu dotacją samorządową w latach 2008-2011 w Przewozach Regionalnych sp. z o.o.

| Rok | Wynik finansowy (zł) | Stopień pokrycia deficytu dotacją samorządową (%) |
|------|----------------------|---|
| 2008 | - 138 135 402,02 zł | 78,6 % |
| 2009 | - 296 318 423,40 zł | 66,6 % |
| 2010 | - 169 550 500,45 zł | 88,0 % |
| 2011 | - 52 705 978,28 zł | 98,2% |

Źródło: opracowanie własne na podstawie Raporty Roczne Przewozy Regionalne sp. z o.o. za lata 2008-2011

Podobna sytuacja zachodziła w województwie śląskim. Przewozy Regionalne obsługiwały tam połączenia na zlecenie organizatora kolejowych przewozów regionalnych czyli samorządu województwa śląskiego. Mimo znaczących kwot przeznaczonych przez organizatora Przewozy Regionalne sp. z o.o. wykonywały większą pracę eksploatacyjną lub po kosztach wyższych niż uzgodnione w umowie o świadczenie usług publicznych podpisanej z samorządem województwa śląskiego. Informacje na ten temat zawierają dane zebrane w tabeli 2. Co istotne rekompensata za rok 2011 nie została ostatecznie rozliczona, gdyż władze samorządu województwa śląskiego nie otrzymały pełnej i wyczerpującej informacji (wyjaśnień) z Przewozów Regionalnych o poziomie kosztów.

Tabela 2: Wysokość dotacji z budżetu samorządu woj. śląskiego i stopień pokrycia deficytu pracy przewozowej wykonywanej przez Przewozy Regionalne sp. z o.o. w tym województwie w latach 2008-2011¹⁷

| Rok | Wysokość dotacji (zł) | Stopień pokrycia deficytu dotacją samorządową (%) |
|------|-----------------------|---|
| 2008 | 82 731,9 zł | 79,9 % |
| 2009 | 99 999,4 tys. zł | 77,4 % |
| 2010 | 110 463,3 tys. zł | 79,6 % |
| 2011 | 146 565,2 tys. zł | 101,2 % |

Źródło: opracowanie własne na podstawie Raporty roczne Przewozy Regionalne sp. z o.o. za lata 2008-2011

Mimo pojawienia się na rynku kolejowym w Polsce w latach 2005-2011 kilku nowych przewoźników Przewozy Regionalne sp. z o.o. utrzymują dominującą pozycję. Według danych Urzędu Transportu Kolejowego w 2011 roku spółka ta miała 41,48% udziału w rynku według liczby przewiezionych pasażerów i 36,53% według wykonanej pracy

¹⁷ Wysokość dotacji w latach 2010-2011 jest przedmiotem sporu między Przewozami Regionalnymi a Samorządem Województwa Śląskiego, za rok 2010 Przewozy Regionalne złożyły pozew sądowy domagając się wyższej rekompensaty, a rok 2011 nie został ostatecznie rozliczony, gdyż samorząd nie otrzymał pełnej i wyczerpującej informacji/wyjaśnień z Przewozów Regionalnych o poziomie kosztów

eksploatacyjnej.¹⁸ Pozycja ta pozwala na kwotowanie stawek poniżej realnych kosztów na etapie oferty składanej w postępowaniu przetargowym, a następnie po pozytywnym dla tej spółki rozstrzygnięciu występowanie z pozycji siły o dodatkowe środki lub ograniczenie siatki połączeń w ramach niezmienionej dotacji. Przewozy Regionalne sp. z o.o. kilkakrotnie starały się renegecować umowy zawarte na podstawie ich oferty przedstawionej w wygranych przez Spółkę otwartych przetargach. Takie działania miało miejsce np. w lutym 2009 r. w woj. kujawsko-pomorskim. W przetargu przeprowadzonym w 2007 r. na linii zelektryfikowane Przewozy Regionalne zaproponowały wysokość rekompensaty 31,1 mln zł rocznie. Ich oferta wygrała i została zawarta umowa określająca dopłatę do tych przewozów w takiej właśnie wysokości. Jednak po roku Przewozy Regionalne zażądały dodatkowo 13 mln zł rocznie argumentując, że rzeczywiste koszty były wyższe i deficyt zwiększył się od planowanego właśnie o taką wartość. Spory o realne wyliczenie kosztów i ustalenie należnej rekompensaty w trybie negocjacji pozaprzetargowych doprowadziły do zerwania współpracy władz samorządu województwa śląskiego z Przewozami Regionalnymi z końcem 2012 r. Pomimo zwiększonej dotacji ponad zapisy pięcioletniej umowy Spółka redukowała ilość pracy eksploatacyjnej.

Przewozy Regionalne sp. z o.o. mogą stosować tego typu praktyki korzystając z uprzywilejowanej pozycji na rynku usług przewozowych wynikającej ze szczególnego statusu prawnego. Zgodnie z ustawą z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” (Dz. U. Nr 84, poz. 948, z późn. zm.), utworzona została spółka PKP SA, która następnie, w wyniku obowiązku nałożonego tą ustawą, utworzyła spółkę zarządzającą infrastrukturą kolejową – PKP Polskie Linie Kolejowe SA (art. 15), oraz spółki do prowadzenia działalności w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich oraz kolejowych przewozów towarowych (spółki przewozowe) (art. 14). Zgodnie z art. 6 pkt. 4 ustawy z dnia 28 lutego 2003 r. – Prawo upadłościowe i naprawcze (Dz. U. z 2009 r. Nr 175, poz. 1361, z późn. zm.) nie można ogłosić upadłości instytucji i osób prawnych utworzonych w drodze ustawy, chyba że ustawa ta stanowi inaczej, oraz utworzonych w wykonaniu obowiązku nałożonego ustawą. Przedsiębiorstwami kolejowymi, do których odnosił się art. 6 pkt. 4 ustawy – Prawo upadłościowe i naprawcze, są spółki przewozowe utworzone przez PKP SA na podstawie art. 14 ustawy o PKP, w tym Przewozy Regionalne sp. z o.o.

Taki status prawny był uzasadniony w pierwszej fazie restrukturyzacji PKP i budowy nowych zasad funkcjonowania transportu kolejowego w Polsce. Ale utrzymywanie tego stanu rzeczy prowadzi do psucia rynku m.in. przez nadmierne zadłużanie się i stosowanie cen dumpingowych. Wywołało to reakcję Unii Europejskiej, która nakazała krajom członkowskim zniesienie nieograniczonych gwarancji państwowych przyznanych przedsiębiorstwom kolejowym. Uczyniła to w wytycznych z 22 lipca 2008 r. dotyczących pomocy państwa na rzecz przedsiębiorstw kolejowych (Dz. Urz. UE C 184 z 22.07.2008). Zgodnie z nimi nieograniczone gwarancje w sektorze otwartym dla konkurencji są niezgodne z Traktatem WE. W wytycznych zaznaczono, że w sytuacji gdy gwarancje państwa przyznawane są przedsiębiorstwom działającym zarówno na rynkach konkurencyjnych, jak i na rynkach

¹⁸ *Funkcjonowanie rynku transportu kolejowego w 2011 roku*, Urząd Transportu Kolejowego, Warszawa, wrzesień 2012, s. 21.

pozbawionych konkurencji, a taka sytuacja dotyczy Przewozów Regionalnych sp. z o.o., powinno dojść do całkowitego zniesienia gwarancji przyznanej danemu przedsiębiorstwu jako całości.

Polski rząd stosując się do tych wytycznych przygotował projekt ustawy o zmianie ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego "Polskie Koleje Państwowe", ustawy - Prawo upadłościowe i naprawcze oraz ustawy o transporcie kolejowym, który wpłynął do Sejmu 6 września 2010 r. (druk nr 3389). Nowelizacja ta przewidywała zrównanie statusu m.in. spółki Przewozy Regionalne z innymi podmiotami gospodarczymi działającymi na rynku kolejowych przewozów pasażerskich poprzez usunięcie zakazu ogłaszania upadłości zgodnie z prawem upadłościowym. Jednak prace nad tym projektem ustawy nie zakończyły się w kadencji Sejmu kończącej się w 2011 r. i uprzywilejowanie Przewozów Regionalnych nadal obowiązuje. O znaczeniu tego przywileju dla funkcjonowania spółki świadczą wyniki konsultacji społecznych nad projektem rządowej nowelizacji przedstawione w uzasadnieniu do sejmowego druku nr 3389. W ich trakcie spółka Przewozy Regionalne sp. z o.o. podniosła, że wejście w życie przepisów projektowanej ustawy doprowadzi do ogłoszenia jej upadłości z uwagi na skalę wymagalnego zadłużenia. Samorządy wojewódzkie będące właścicielami spółki nie oponowały przed wejściem nowelizacji w życie, a jedynie postulowały dłuższy okres *vacatio legis*.¹⁹

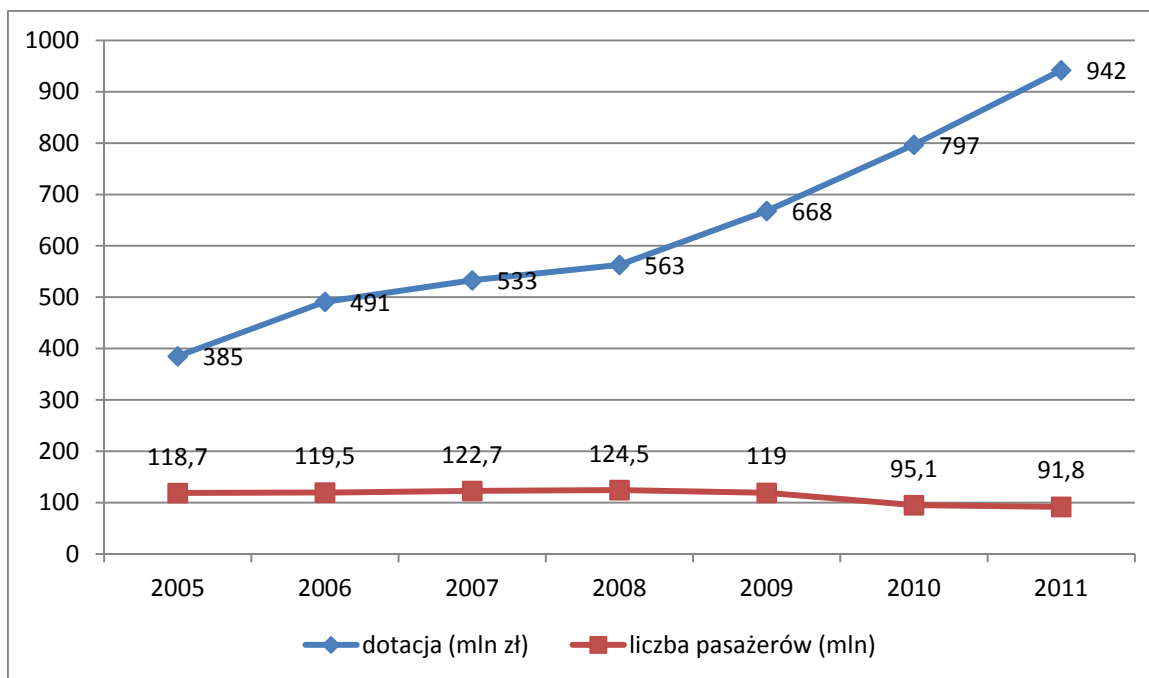
1.2.2. Relacja między wysokością rekompensaty a wielkością przewozów

Podstawowym narzędziem organizowania i finansowania kolejowych regionalnych przewozów pasażerskich są umowy o świadczenie usług publicznych. Zawierają je władze samorządu wojewódzkiego z wybranym przewoźnikiem. Na podstawie umowy władze składają zamówienie na określoną wielkość pracy przewozowej potrzebnej dla właściwego funkcjonowania życia społeczno-gospodarczego w regionie. W zamian dotują przewoźnika pokrywając jego różnicę między kosztami a przychodami z wykonanej pracy eksploatacyjnej. Dotacja ta od 2007 roku zgodnie z rozporządzeniem PE i Rady UE nr 1370/2007 nazywa się rekompensatą i po spełnieniu określonych warunków nie jest pomocą publiczną w rozumieniu prawa unijnego. Wielkość rekompensaty jest więc realnym narzędziem w rękach władz samorządu wojewódzkiego pozwalającym na stymulowanie potoków podróży przewożonych koleją w relacjach w obrębie jednego województwa.

Odnosząc ten mechanizm do relacji między samorządami wojewódzkimi a spółką Przewozy Regionalne trzeba zauważyć, że wielkość dotacji (rekompensaty) od 2005 roku systematycznie rośnie. Od 385 mln zł w 2005 roku do 942 mln zł w 2011 roku. Wzrosła więc w ciągu siedmiu lat prawie trzykrotnie. Największy przyrost nastąpił po 2008 roku, czyli po usamorządowaniu Przewozów Regionalnych. Niestety tendencja w liczbie przewiezionych pasażerów była odwrotna. Po niewielkim wzroście w latach 2005-2008 z 118,7 mln osób do 124,5 mln osób zaczęła systematycznie maleć. Paradoksalnie znaczący spadek zaczął się wraz z usamorządowaniem i znaczącym przyrostem wielkości rekompensaty osiągając w 2011 roku poziom 91,8 mln przewiezionych pasażerów. Szczegółowo tendencje te opisuje rysunek 1.

¹⁹ Druk Sejmu RP nr 3389 – projekt ustawy i uzasadnienie

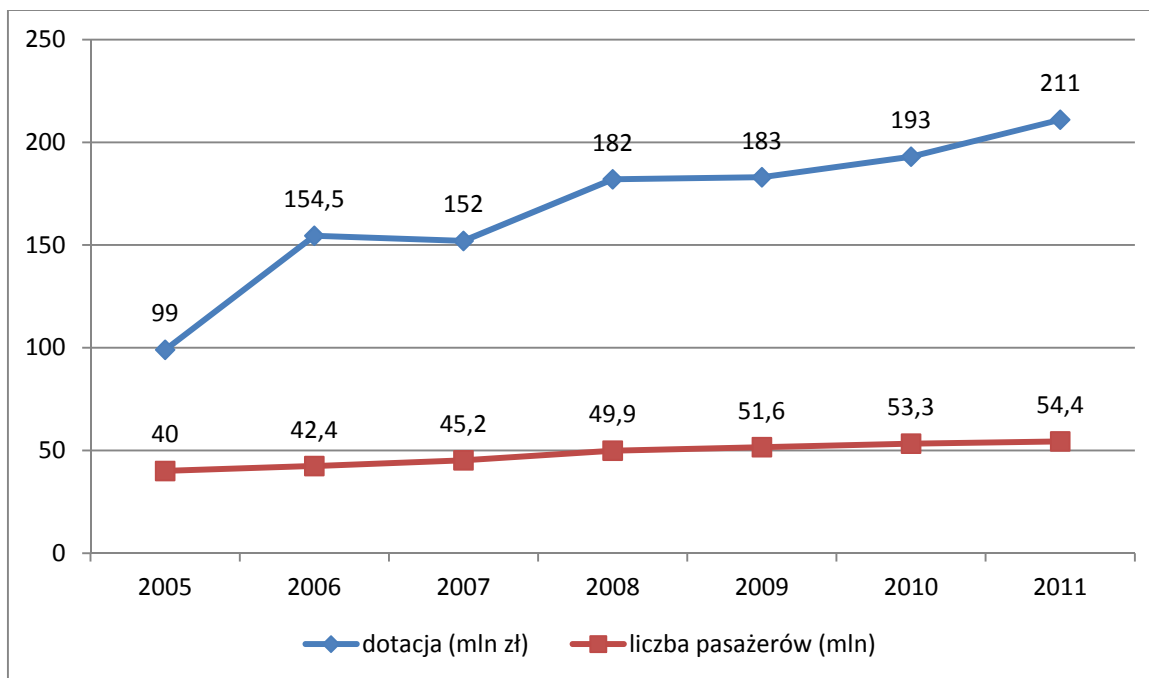
Rysunek 1 Dynamika zmian wielkości dotacji i liczby przewiezionych pasażerów w Przewozach Regionalnych sp. z o.o. w latach 2005-2011



Źródło: opracowanie własne na podstawie Raportów Rocznych Przewozy Regionalne sp. z o.o. (do 2009 roku PKP Przewozy Regionalne sp. z o.o.) z lat 2005-2011.

Chociaż specyfika działalności Przewozów Regionalnych sp. z o.o. i Kolei Mazowieckich sp. z o.o. jest inna i nie można bezpośrednio porównywać wyników obu przewoźników, to jednak zestawienie tendencji w dynamice wielkości rekompensaty i liczby przewiezionych pasażerów jest uprawnione i pouczające. Dynamika ta w odniesieniu do Kolei Mazowieckich sp. z o.o. będących podobnie jak Koleje Śląskie sp. z o.o. w całości własnością samorządu wojewódzkiego została pokazana na rysunku 2. Tu też mamy do czynienia ze znaczącym wzrostem wartości rekompensaty z 99 mln zł w 2005 roku do 211 mln zł w 2011 roku. Jednak inaczej niż w Przewozach Regionalnych wiązało się to tutaj ze znacznym i systematycznym przyrostem pasażerów. W 2011 roku Koleje Mazowieckie sp. z o.o. przewiozły ponad 54,4 mln pasażerów co stanowiło wzrost o ok. 36% w stosunku do liczby pasażerów z 2005 roku. W tym wypadku władze Samorządu Województwa Mazowieckiego mogą uznać, że poniesione wydatki przyniosły efekt w postaci przeniesienia większych potoków podróży na kolej, co jest jednym z celów rozwoju regionalnego.

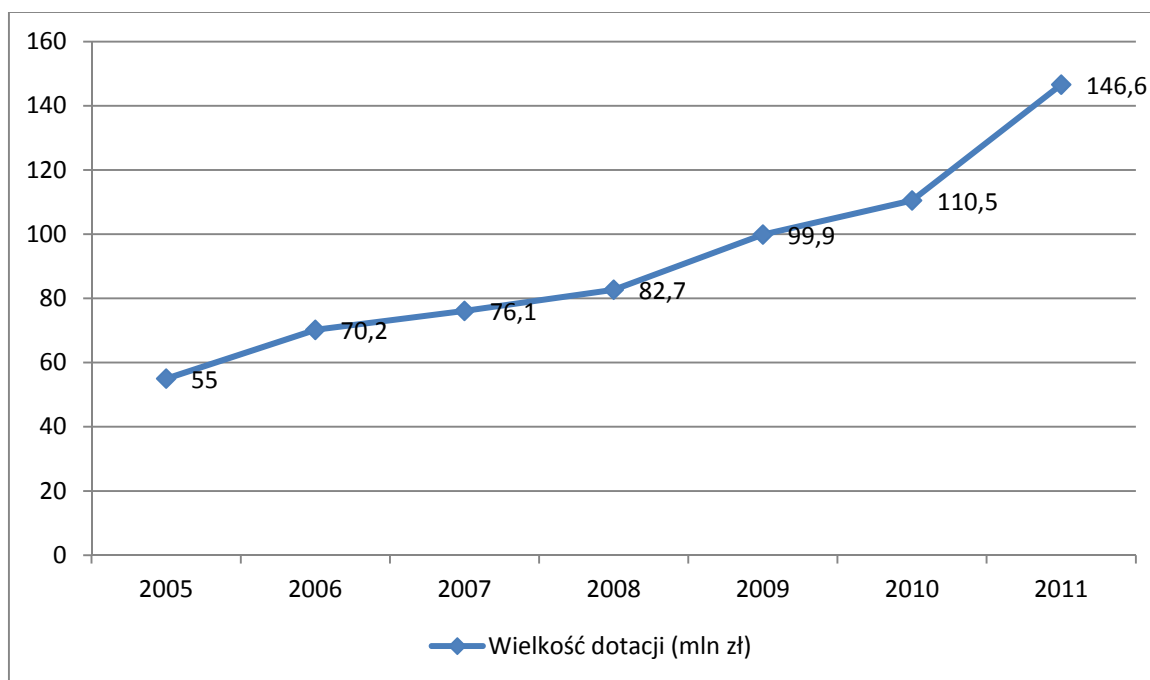
Rysunek 2: Dynamika zmian dotacji i liczby pasażerów w Kolejach Mazowieckich w latach 2005-2011



Źródło: opracowanie własne na podstawie Raportów Rocznych Kolei Mazowieckich sp. z o.o. z lat 2005-2011.

W przypadku Samorządu Województwa Śląskiego również można mówić o znaczącym wzroście wielkości rekompensaty wypłacanej Przewozom Regionalnym sp. z o.o. (ilustruje to rysunek 3) oraz udostępnianiem kolejnych partii nowoczesnego taboru. Szczególnie znaczący wzrost rekompensaty nastąpił po usamorządowieniu przewoźnika w latach 2009-2011. Jednak nie przynosiło to oczekiwanych rezultatów. Korzystając więc z doświadczeń Mazowsza, województwa o porównywalnej liczbie mieszkańców co województwo śląskie, podjęto decyzję o utworzeniu własnego regionalnego przewoźnika. Istnieją wszelkie uzasadnione przesłanki, że rozwiązanie to będzie skuteczniejszym narzędziem w osiągnięciu celów polityki regionalnej będącej przedłużeniem polityki UE i Polski w zakresie kolejowych przewozów regionalnych.

Rysunek 3: Wielkość dotacji dla Przewozów Regionalnych z budżetu Samorządu Województwa Śląskiego w latach 2005-2011



Źródło: opracowanie własne na podstawie danych z Raportów Rocznych Przewozów Regionalnych sp. z o.o. z lat 2005-2011.

1.3. Kierunki rozwoju kolejowych przewozów pasażerskich wynikające z celów krajowej polityki transportowej

Cele polskiej polityki transportowej będące rozwinięciem celów polityki unijnej z uwzględnieniem specyficznych potrzeb Polski opisane zostały w kilku dokumentach strategicznych.

1.3.1. Narodowe Strategiczne Ramy Odniesienia 2007-2013 Wspierające Wzrost Gospodarczy i Zatrudnienie

Dokument²⁰, przyjęty przez Radę Ministrów w 2007 r., jest związany z określeniem głównych zasad i kierunków wydatkowania unijnej pomocy w państwach członkowskich – odpowiada on wytycznym dla państw członkowskich UE w zakresie sposobów wydatkowania pieniędzy z Europejskiego Funduszu Społecznego, Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i Funduszu Spójności w perspektywie finansowej 2007-13, zawartym w Rozporządzeniu Rady (WE) nr 1083/2006. W dokumencie sformułowano w sposób ogólny

²⁰ Narodowe Strategiczne Ramy Odniesienia 2007-2013 wspierające wzrost gospodarczy i zatrudnienie. Narodowa Strategia Spójności, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa, maj 2007

główne postulaty związane z koniecznością rozwijania oferty kolejowej na terenie Polski. Zwrócono uwagę, że wiele polskich miast i regionów posiada niedostateczną sieć komunikacyjną, przez co tworzy się poważna bariera dostępności. Skuteczna walka z tym problemem, zdaniem autorów dokumentu, powinna sprawić, że wspomniane miasta i regiony mogą stać się atrakcyjnymi miejscami do życia, pracy i inwestowania.

Wspomniano o konieczności dążenia do powiązania głównych ośrodków gospodarczych – mając na myśli zarówno wiodące ośrodki w skali całego kraju czy województwa, jak i ośrodki o istotnym znaczeniu dla społeczności lokalnej (np. szczególnie silne ośrodki powiatowe) – nowoczesnymi sieciami kolejowymi. Dokument wspomina też o konieczności rozwoju transportu publicznego w miastach i regionach oraz o integracji różnych systemów transportu zbiorowego.

1.3.2. Polityka Transportowa Państwa na lata 2006 – 2025

Dokument²¹ przyjęty przez Radę Ministrów w 2005 r., podejmuje szeroko kwestię konieczności zmiany charakteru kolejowych przewozów regionalnych, która w wielu punktach jest zbieżna z ideą funkcjonowania spółki Koleje Śląskie.

W tym kontekście dokument wspomina m.in. o konieczności:

- Doskonalenia systemu regulacji rynku kolejowego tak, aby wszyscy przewoźnicy spełniający kryteria licencyjne mieli zapewnione jednakowe warunki wykonywania usług;
- Klarownego przypisania zadań publicznych (organizowanie, finansowanie, regulacja rynku kolejowych przewozów pasażerskich) do zakresu kompetencji i odpowiedzialności rządu oraz władz samorządowych;
- Zakończenia procesu przejmowania przez samorządy wojewódzkie roli organizatorów przewozów regionalnych;
- Stworzenia warunków dla wejścia na rynek nowych operatorów (stanowiących alternatywę dla spółki Przewozy Regionalne);
- Zawierania wieloletnich kontraktów między samorządami wojewódzkimi i pasażerskimi operatorami kolejowymi;
- Wspierania integracji przewozów kolejowych z innymi systemami transportowymi (poprzez tworzenie węzłów integracyjnych, systemów „P&R” etc.).

Dokument podejmuje też m.in. kwestię rozwoju transportu publicznego w obrębie dużych miast i aglomeracji, podkreślając że priorytetem powinien być w tym przypadku rozwój komunikacji szynowej (tramwajowej i kolejowej) – postulowane jest dążenie do odwrócenia obserwowanego w Polsce negatywnego trendu, iż mimo istnienia gęstej sieci kolejowej rola komunikacji kolejowej w aglomeracjach systematycznie maleje.

²¹ *Polityka Transportowa Państwa na lata 2006 – 2025*, Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa, czerwiec 2005

1.3.3. Strategia Rozwoju Kraju 2020

Dokument²² ten został przyjęty przez Radę Ministrów w 2012 r. W zakresie kierunków rozwoju transportu kolejowego zostało w nim podkreślone, że oprócz prowadzenia priorytetowych – zarówno z punktu widzenia Polski, jak i całej UE – inwestycji związanych z modernizacjami linii pomiędzy największymi polskimi miastami czy rewitalizacjami najważniejszych dworców kolejowych, niezmiernie ważne jest prowadzenie równolegle inwestycji mających na celu rozwój transportu kolejowego wewnątrz województw. Działania związane z polepszaniem jakości systemów transportu zbiorowego na poziomie regionalnym i lokalnym mają na celu, wedle autorów dokumentu, zwiększenie dostępności przestrzennej obszarów peryferyjnych.

Autorzy dokumentu podkreślili też, że województwo śląskie posiada dobre warunki do rozwoju transportu kolejowego, z racji najgęstszej spośród wszystkich województw sieci linii kolejowych w Polsce (17,5 km linii na 100 km²). Równolegle podkreślono jednak też, że mankamentem infrastruktury kolejowej jest zły stan techniczny większości tras.

1.3.4. Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020

W dokumencie²³, przyjętym przez Radę Ministrów w 2010 r., szczególnie duży nacisk położono na poprawę dostępności komunikacyjnej miast wojewódzkich. Podkreślono, że niska dostępność komunikacyjna miast wojewódzkich – w których ma miejsce koncentracja funkcji społeczno-gospodarczych w regionie – stanowi jedną z najważniejszych barier rozwojowych dla wielu obszarów w poszczególnych województwach. Podkreślono też, że powiaty górzyste w południowej Polsce to regiony posiadające jedne z najgorszych w skali całego kraju ofert dojazdu środkami komunikacji publicznej do miast wojewódzkich (w przypadku woj. śląskiego, ta uwaga dotyczy przede wszystkim powiatu żywieckiego).

Zgodnie z zapisami dokumentu, postuluje się – m.in. dzięki rozwojowi transportu kolejowego – wzmocnienie powiązań pomiędzy miastami wojewódzkimi oraz ośrodkami będącymi subregionalnymi i lokalnymi centrami społeczno-gospodarczymi. Ma to ułatwić zrównoważony rozwój poszczególnych regionów na obszarze danego województwa – zmniejszyć skalę zjawiska, w którym utrudniona jest możliwość rozprzestrzeniania się procesów rozwojowych z obszarów będących regionalnymi motorami wzrostu do obszarów słabiej się rozwijających.

Postulowane jest dążenie do poprawy wskaźników korzystnego oddziaływania dużych miast, które – jak stwierdzono – za wyjątkiem Warszawy nie przekracza 20-30 km. Przez „korzystne oddziaływanie” rozumie się m.in. krótki czas dojazdu pociągiem do stolicy województwa: rekomendowane jest dążenie do poprawy wskaźnika z 2010 r., zgodnie z

²² *Strategia Rozwoju Kraju 2020. Aktywne społeczeństwo, konkurencyjna gospodarka, sprawne państwo*, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa, listopad 2011

²³ *Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020: regiony, miasta, obszary wiejskie*, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa, lipiec 2010.

którym jedynie 60% ludności Polski mieszka obecnie w obszarze dojazdu koleją do stolicy województwa w czasie krótszym niż 60 min.

1.3.5. Strategia Rozwoju Transportu Kolejowego do 2013 roku

Dokument²⁴ ten, przyjęty przez Radę Ministrów w 2007 r., w zakresie rozwoju pasażerskich połączeń regionalnych skupia się przede wszystkim na kwestii ich usamorządowania. W dokumencie stwierdzono, że skala problemów, z jakimi boryka się spółka Przewozy Regionalne, jest barierą w rozwoju całego rynku przewozów kolejowych. Jako jedno z głównych działań naprawczych postulowano postępujące usamorządowanie rynku przewozów regionalnych.

Choć w dokumencie skupiono się przede wszystkim na kwestiach związanych z oddłużeniem spółki Przewozy Regionalne i zmianą jej struktury właścicielskiej (przekazaniem PR samorządom wojewódzkim), to podjęto w nim też szereg zagadnień wynikających z innych aspektów idei usamorządowania.

Stwierdzono, że usamorządowanie pozwoli m.in. na:

- Utrzymanie narodowego charakteru przewozów regionalnych (poprzez możliwość bezpośredniego zlecenia przewoźnikom samorządowym usług o charakterze publicznym);
- Utrzymanie istniejącego potencjału przewozowego, wraz ze stopniową poprawą jakości usług polegającą przede wszystkim na inwestowaniu przez samorzady wojewódzkie w tabor kolejowy;
- Stworzenie instrumentów do optymalizacji oferty przewozowej w ramach danego województwa, co pozwoli utworzyć spójne wojewódzkie systemy transportu publicznego.

Wśród korzyści płynących z usamorządowania wymieniono m.in. bardziej racjonalne kształtowanie rozkładów jazdy (dostosowywanie ich do autentycznych potrzeb lokalnych społeczności), stwierdzono także, iż umożliwi ono łatwiejsze wykorzystywanie środków pomocowych z UE, zwłaszcza w kontekście inwestycji taborowych.

1.3.6. Strategia Rozwoju Transportu do 2020 Roku (z perspektywą do 2030 roku) - projekt

W dokumencie²⁵, przyjętym przez Radę Ministrów 22 stycznia 2013 r., zawarte są prognozy wzrostu przewozów pasażerskich w perspektywie do 2030 r. Prognozy przewidują znaczący wzrost liczby pasażerów korzystających z usług kolei w Polsce – z 281 mln pasażerów w 2010 r. do 521 mln w wariantie maksimum bądź do 496 mln w wariantie minimum w 2030 r.

²⁴ *Strategia dla Transportu Kolejowego do Roku 2013*, Ministerstwo Transportu, Warszawa, kwiecień 2007

²⁵ *Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)*, Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa, listopad 2012

Jednocześnie podkreślono też, iż udział kolei w segmencie przewozów pasażerskich w najbliższych latach zmniejszy się (z 8,8% w 2009 r. do 7% w 2020 r.), by następnie wzrosnąć do 12-13% w 2030 r., co będzie jednak możliwe tylko w przypadku wdrożenia atrakcyjnych rozwiązań dla podróżnych, takich jak np. rozbudowana oferta biletów zintegrowanych czy pełna koordynacja rozkładów jazdy pomiędzy różnymi przewoźnikami. Gwałtowny wzrost liczby podróży koleją na terenie Polski w perspektywie do 2030 r. (w granicach 75-85%) będzie wynikał z ogólnego wzrostu mobilności Polaków. Z prognoz wynika, że będzie on następować niezależnie od działań związanych z uatrakcyjnieniem oferty, choć z zapisów dokumentu wynika jednoznacznie, że im te działania będą bardziej zaawansowane, tym przyrost pasażerów korzystających z usług kolei będzie większy.

Czynnikiem wpływającym na wzrost znaczenia kolei może być też – zgodnie z badaniami przytoczonymi w dokumencie – przewidywany spadek zainteresowania korzystaniem z transportu autobusowego: popyt na dalekobieżne przejazdy autobusowe spadnie z 11,5% w 2009 r. do niespełna 8% w 2020 r. i około 7% w 2030 r.

1.3.7. Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego – międzywojewódzkie i międzynarodowe przewozy pasażerskie w transporcie kolejowym (krajowy plan transportowy)

Choć dokument²⁶ ten – opracowany w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w 2012 r. – podejmuje przede wszystkim zagadnienia dotyczące przewozów o znaczeniu ponadregionalnym, to zawiera się w nim także szereg kwestii związanych z rozwojem transportu kolejowego w obrębie województw.

W dokumencie zasygnalizowano m.in., że jednym z kluczowych czynników stymulujących rozwój transportu kolejowego na terenie województwa śląskiego może być fakt, iż jest to województwo, w którym największy odsetek mieszkańców pracuje poza miejscem swojego zamieszkania (na terenie innej gminy) – 16,8%; jeszcze tylko w 3 innych województwach – wielkopolskim, mazowieckim i małopolskim – odsetek ten przekracza 10%. W dokumencie podkreślono także silną współzależność pomiędzy aglomeracją śląską i krakowską, co – jak zauważyli autorzy analizowanego materiału – znajduje uzasadnienie w obecnych potokach pasażerskich pomiędzy tymi aglomeracjami.

Podana też została lista miast i miejscowości dla każdego województwa, które – z racji położenia, liczby mieszkańców lub wysokiej dostępności transportu drogowego i kolejowego (bądź wszystkich tych czynników jednocześnie) powinny w pierwszej kolejności pełnić funkcję węzłów przesiadkowych istotnych z punktu widzenia całego regionu.

W przypadku województwa śląskiego, na tej liście znalazły się następujące ośrodki: Bielsko-Biała, Chorzów, Czechowice-Dziedzice, Częstochowa, Dąbrowa Górnicza, Gliwice, Jaworzno, Katowice, Lubliniec, Mysłowice, Myszków, Pszczyna, Racibórz, Rybnik, Sosnowiec,

²⁶ *Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego – międzywojewódzkie i międzynarodowe przewozy pasażerskie w transporcie kolejowym*, Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, Warszawa, październik 2012

Tarnowskie Góry, Tychy, Wisła, Zabrze, Zawiercie, Zebrzydowice i Żywiec. Jednocześnie na tej liście znalazło się też kilka ośrodków z województw ościennych, które mają jednak istotne znaczenie dla charakteru funkcjonowania transportu publicznego na terenie województwa śląskiego – są to m.in. Kędzierzyn Koźle, Kluczbork, Koniecpol, Oświęcim, Wieluń i Włoszczowa.

1.3.8. Master Plan dla Transportu Kolejowego do 2030 roku

Autorzy *Master Planu*...²⁷ (dokumentu przyjętego przez Radę Ministrów w 2008 r.), podzieliwszy cały rynek kolejowych przewozów pasażerskich na 4 segmenty (przewozy między aglomeracyjne, międzyregionalne, regionalne i aglomeracyjne), stwierdzili, iż największy przyrost przewozów będzie w perspektywie do 2030 r. następował w przewozach międzyaglomeracyjnych oraz wewnątrz aglomeracji.

Wzrost przewozów międzyaglomeracyjnych będzie wynikać zarówno ze zmieniającego się modelu funkcjonowania zawodowego (rosnące zjawisko podejmowania pracy z dala od miejsca zamieszkania, wzrost liczby podróży zawodowych) i obserwowanej w społeczeństwach zachodnich postępującej zmianie stylu życia – wzrostu mobilności wynikającego m.in. ze zmieniającego się sposobu spędzania wolnego czasu (systematyczne bogacenie się społeczeństw implikuje m.in. wzrost liczby podróży o charakterze turystyczno-rozrywkowym). Na terenie województwa śląskiego przewozy międzyaglomeracyjne mają być, wedle autorów *Master Planu*, realizowane przede wszystkim na liniach o charakterze magistralnym (CMK, Wrocław – Katowice – Kraków; Katowice – Zebrzydowice – granica państwa; Katowice – Bielsko-Biała; Włoszczowa Północ – Koniecpol – Częstochowa – Lubliniec – Opole).

Wzrost przewozów aglomeracyjnych wynikać będzie natomiast z postępującej urbanizacji kraju, przy jednoczesnym rozrastaniu się organizmów miejskich (jest to proces suburbanizacji – masowego wyprowadzania się przedstawicieli klasy średniej i wyższej na tereny peryferyjne, przy utrzymywaniu dotychczasowych miejsc pracy i nauki w centrach miast; generuje to gwałtowne zwiększanie się potoków podróżnych w relacjach podmiejskich, co – biorąc pod uwagę problem kongestii ruchu w transporcie drogowym – powinno implikować dynamiczny rozwój komunikacji szynowej).

Autorzy *Master Planu* zwrócili też uwagę, że rozwój oferty kolejowych przewozów wewnątrz aglomeracji powinien być kompletny – tj. powinien uwzględniać także m.in. systemy dystrybucji biletów z wykorzystaniem nowoczesnych technologii (internet, sms etc.), rozwój systemów „P&R” i „B&R”, stworzenie nowoczesnych systemów informacji pasażerskiej (umożliwiających m.in. informowanie o bieżących utrudnieniach w ruchu pociągów) czy też wprowadzenie cyklicznych rozkładów jazdy. W dokumencie sugerowane jest dążenie do modernizacji/wymiany taboru aglomeracyjnego, tak aby był on przystosowany w całości do realizacji połączeń z prędkością 120 km/h.

²⁷ *Master Plan dla Transportu Kolejowego w Polsce do 2030 roku*, Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa, grudzień 2008

1.4. Miejsce pasażerskich przewozów kolejowych w rozwoju regionalnym województwa śląskiego

Z kolejowymi przewozami pasażerskimi w relacjach wewnątrz województwa wiąże się plany rozwiązania problemów komunikacyjnych występujących na Śląsku w powiązaniu z zasadą zrównoważonego rozwoju. Wynika to z celów i zadań polityki regionalnej sformułowanej w podstawowych dokumentach strategicznych.

1.4.1. Strategia Rozwoju Województwa Śląskiego – „Śląskie 2020”

Dokument²⁸ został przyjęty przez Sejmik Województwa Śląskiego w 2010 r. Rozkład jazdy pociągów obowiązujący od 9.12.2012 r. zaprojektowany przez Koleje Śląskie wychodzi w wielu miejscach na wprost zapisom Strategii, zwłaszcza w kontekście podzielenia przez jej autorów obszaru województwa śląskiego na subregiony. Dokonany podział zakłada istnienie czterech subregionów: środkowego (z aglomeracją centralną, w której dominującym miastem są Katowice, jako głównym punktem ciężenia), północnego (głównym ośrodkiem generującym rozwój społeczno-gospodarczy jest w tym przypadku Częstochowa), południowego (z Bielskiem-Białą jako głównym ośrodkiem ciężenia) i zachodniego (z Rybnikiem jako miastem centralnym). Należy podkreślić, że w obecnym rozkładzie KŚ zaplanowano nie tylko zwiększenie liczby pociągów – względem oferty realizowanej w poprzednim rozkładzie – zapewniających dojazd do subregionu środkowego (zwiększono liczbę pociągów m.in. na liniach Częstochowa – Katowice i Bielsko – Katowice), ale też na liniach umożliwiających dojazd do głównych ośrodków w pozostałych trzech subregionach, m.in. na trasach Wadowice – Bielsko-Biała, Lubliniec – Częstochowa i Pszczyzna – Rybnik – Wodzisław Śląski.

Rozwój systemu transportowego związanego z podróżowaniem wewnątrz stolic subregionów (aglomeracji centralnej oraz obszarów miejskich Częstochowy, Bielska i Rybnika) jest jednym z głównych wytyczonych kierunków rozwoju transportu publicznego w regionie. Postulowane jest m.in. zintegrowanie układu transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T) z aglomeracyjnymi układami komunikacyjnymi w stolicach subregionów, a także rozwój połączeń między subregionami. Ten ostatni postulat został wraz z wprowadzeniem nowego rozkładu częściowo zrealizowany, poprzez wprowadzenie bezpośrednich pociągów KŚ łączących Częstochowę m.in. z Bielskiem i Rybnikiem.

W Strategii postulowana jest też m.in. budowa nowego układu szynowego z wykorzystaniem technologii lekkich kolei, rewitalizacja terenów związanych z obsługą pasażerów oraz zmiana kierunków generowania ruchu transportu pasażerskiego w związku ze zmianami popytu: powstającymi strefami biznesowymi, koncentracją instytucji nauki i szkolnictwa wyższego czy koniecznością tworzenia nowych węzłów komunikacyjnych. Modernizacja i rozbudowa istniejącej infrastruktury kolejowej, jak również tramwajowej, oraz ich integracja z komunikacją autobusową ma, wedle autorów Strategii, poprawić jakość

²⁸ *Strategia Rozwoju Województwa Śląskiego „Śląskie 2020”,* Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego, Katowice, luty 2010

i bezpieczeństwo podróżowania, a także umożliwić szybsze niż obecnie przemieszczanie się pomiędzy różnymi obszarami województwa. Ma też ułatwić korzystanie z dóbr usługowych dostępnych w głównych ośrodkach miejskich.

1.4.2. Strategia Rozwoju Systemu Transportu Województwa Śląskiego

Dokument²⁹ ten znajduje się w fazie przygotowań (w 2012 r. Zarząd Woj. Śląskiego przyjął Założenia Strategii Rozwoju Systemu Transportu Województwa Śląskiego). W jego projekcie zapisano m.in., że czynnikami, które będą wpływać na wzrost zainteresowania transportem publicznym na terenie województwa śląskiego są m.in. postępująca suburbanizacja miast (która będzie skutkować narastaniem zjawiska kongestii ruchu), jak również fakt, iż – zgodnie z przytoczonymi w projekcie Strategii wynikami analizy przeprowadzonej przez Instytut Badań nad Gospodarką Rynkową – województwo śląskie jest obszarem o największym potencjale inwestycyjnym w skali kraju. Na wzrost zainteresowania transportem publicznym wpływać będzie też m.in. fakt, iż na terenie województwa śląskiego znajdują się silne ośrodki akademickie.

Jednocześnie stwierdzono też jednak, że względnie wysoki – w porównaniu z innymi województwami – poziom zamożności mieszkańców województwa śląskiego będzie raczej niekorzystnie wpływał na perspektywy rozwoju transportu publicznego, gdyż bogacenie się społeczeństwa wpływa najczęściej na wzrost liczby prywatnych samochodów. Czynnikiem przemawiającym negatywnie w kontekście przyszłości transportu publicznego w regionie jest też m.in. szacowane zmniejszanie się liczby ludności województwa śląskiego (aż o 482 tys. mieszkańców w perspektywie lat 2015-2035), jak również starzenie się mieszkańców regionu, co wpływa na ogólne obniżenie wskaźników mobilności.

Wśród priorytetów związanych z kreowaniem polityki transportowej w regionie, autorzy dokumentu zwrócili uwagę na konieczność zrównoważonego rozwoju – dążenie z jednej strony do likwidacji „wąskich gardeł” na najbardziej obciążonych odcinkach sieci transportowej, a z drugiej strony do rozwoju oferty transportu publicznego na obszarach peryferyjnych.

W projekcie Strategii przeczytać można także, iż województwo śląskie generuje bardzo duży potencjał przewozowy jeśli chodzi o pasażerski transport publiczny, jednak jest on obecnie dalece niewykorzystywany. Z jednej strony, we wszystkich dużych miastach, za wyjątkiem aglomeracji rybnickiej, obserwowany jest spadek liczby podróżnych korzystających z komunikacji publicznej. Z drugiej strony, obserwowany jest – zwłaszcza na terenach peryferyjnych – odpływ pasażerów z transportu kolejowego do innych gałęzi transportu, co ma związek zarówno ze złym stanem technicznym infrastruktury (niskie prędkości handlowe, długi czas jazdy), jak również z ograniczaniem oferty (ograniczanie bądź całkowita likwidacja połączeń), a także z niskim komfortem podróżowania (zły stan infrastruktury dworcowej i taboru). Dlatego też postuluje się radykalną zmianę polityki w tym względzie, polegającą zarówno na poprawie ilości i jakości taboru, jak i na dostosowaniu

²⁹ Założenia Strategii Rozwoju Systemu Transportu Województwa Śląskiego, Załącznik do Uchwały Zarządu Województwa Śląskiego nr 943/140/IV/2012 z dnia 5.04.2012 r., Katowice, kwiecień 2012

rozkładów jazdy do autentycznych potrzeb przewozowych (zaniechanie uszczuplania oferty), a także do zintensyfikowania działań związanych z integracją poszczególnych segmentów transportu publicznego.

Podobnie jak w przypadku Strategii „Śląskie 2020”, także w wypadku tego dokumentu sposób ułożenia rozkładu przez KŚ odpowiada wprost przyjętym w nim zapisom. Chodzi przede wszystkim o połączenia, na których oferta Przewozów Regionalnych w poprzednich latach była minimalna (np. Częstochowa – Lubliniec czy Rybnik – Pszczyna), a po zmianie przewoźnika na KŚ nastąpiło wydatne zwiększenie liczby pociągów. W projekcie omawianej Strategii znalazł się bowiem zapis, iż jednym z największych błędów przy organizacji przewozów kolejowych na Śląsku w ostatnich latach były sytuacje, w których jedynym remedium na zmniejszanie się zainteresowania przewozami kolejowymi stawało się likwidowanie kolejnych połączeń zamiast podejmowania prób uatrakcyjniania oferty przewozowej.

W kontekście licznych kontrowersji związanych z kształtem nowego rozkładu jazdy na odcinkach stykających z innymi województwami (dzielenie relacji pomiędzy KŚ i PR, konieczność przesiadania się pomiędzy pociągami dwóch przewoźników), należy zwrócić uwagę na zapisy omawianego dokumentu mówiące o tym, iż brakuje porozumień między kolejowymi przewoźnikami pasażerskimi, które umożliwiłyby podróżnym swobodne podróżowanie pociągami.

2. Struktura organizacyjna

Z uwagi na fakt, iż przedmiotem niniejszego opracowania jest analiza trudności jakie napotkały Koleje Śląskie Sp. z o.o. z wdrożeniem rozkładu jazdy 2012/2013 w celu określenia prawdopodobnych przyczyn wzmiankowanych trudności szczegółowym badaniom zostały poddane jedynie te struktury organizacyjne spółki, do których zadań należy prowadzenie działalności *stricte* przewozów kolejowych. Pozostałe komórki i struktury organizacyjne Kolei Śląskich zostały omówione jedynie wtedy, gdy ich działalność miała bezpośredni związek z przewozami kolejowymi realizowanymi przez spółkę Koleje Śląskie.

2.1. Organizacja spółki Koleje Śląskie – rys historyczny³⁰

Koleje Śląskie Sp. z o.o. powstały dnia 17 lutego 2010 roku, a działalność operacyjną (przewozową) podjęły od pierwszego października 2011 roku. Jest to organizacja młoda. Co ważniejsze nie miała czasu by dojrzeć, ponieważ od samego początku swego istnienia doświadcza bardzo silnego procesu wzrostowego, co jest doskonale widoczne między innymi w stałym zwiększaniu liczebności personelu oraz ilości wykorzystywanego taboru kolejowego. I tak na koniec roku 2011 spółka zatrudniała już 284 osoby i eksploatowała 17 jednostek taboru trakcyjnego (co oczywiście dnia 17 lutego 2010 roku stan wynosił dokładnie zero personelu i zero jednostek taboru) a już na koniec października 2012 roku 424 osoby oraz 21 jednostek taboru trakcyjnego. Proces ten trwa nadal – przykładowo na początku stycznia 2013 roku zatrudnienie osiągnęło stan 797 osób.³¹

Za zwiększaniem liczebności personelu musi nadążać stałe doskonalenie i dostosowywanie struktury organizacyjnej, w tym tworzenie nowych jednostek terenowych zgodnie z nowymi potrzebami. W tym obszarze działania podjęte przez Zarząd Kolei Śląskich należy uznać za uzasadnione. Z uwagi na tak szybki wzrost liczebności personelu oraz tworzenie nowych komórek organizacyjnych nie mogły się wykształcić odpowiednie więzy międzyludzkie, przełożeni nie mieli czasu i możliwości dobrego poznania swoich podwładnych i *vice versa*.

Podkreślenia wymaga fakt, iż nie cała organizacja w spółce w jednakowym stopniu podlegała tak szybkim i daleko idącym przekształceniom. Zmiany w największym stopniu objęły bowiem tę część spółki, która zajmowała się działaniami operacyjnymi (utrzymaniem taboru i realizacją usług przewozowych, w tym obsługą kasową), w znacznie mniejszym natomiast stopniu tę część, którą umownie można określić jako administracyjno-księgową. Określając priorytetowe zadania na rok 2012 spółka zapisała jako zadanie 3 (spośród pięciu): „Zatrudnienie dodatkowych pracowników do komórek przedsiębiorstwa związanych z

³⁰ Opracowano na podstawie: *Informacja o dotychczasowej działalności przewoźnika Koleje Śląskie Sp. z o.o.*, Katowice, listopad 2012

³¹ Źródło: nie datowany dokument zatytułowany *Kadry i rekrutacja*, plik oznaczony *Monika_Warmuz_20130114_065425.pdf*

prowadzeniem ruchu kolejowego, eksploatacją taboru oraz do komórek prowadzących działalność handlową.”³².

2.2. Struktura organizacyjna spółki – wrzesień 2012 r.³³

Przedkładając Urzędowi Transportu Kolejowego do akceptacji dokumentację Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem (Safety Management System – w skrócie SMS) wersję 1.2.2 datowaną na 21.09.2012 roku dołączono do niej jako załącznik nr 1 do Księgi Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem Kolei Śląskich (str. 54 Księgi) schemat organizacyjny spółki, który co prawda zawiera zapis o treści „Załącznik Nr 1 do Regulaminu Organizacyjnego spółki Koleje Śląskie Sp. z o.o. zatwierdzonego Uchwałą Rady Nadzorczej Nr ... z dnia ... SCHEMAT ORGANIZACYJNY SPÓŁKI KOLEJE ŚLĄSKIE SP. Z O.O.” jednak miejsca do wpisania numeru i daty uchwały Rady Nadzorczej pozostają niewypełnione.

Zgodnie z w/w dokumentem w Kolejach Śląskich było wówczas zatrudnionych 212 osób oraz trzyosobowy Zarząd spółki. Personel był zorganizowany w dwanaście biur oraz samodzielne stanowiska (w liczbie trzech z czteroosobowym personelem). Spółka korzystała również z wyspecjalizowanych usług świadczonych przez podmioty zewnętrzne. Wszystkie te komórki organizacyjne i podmioty zewnętrzne były podporządkowane bezpośrednio Zarządowi spółki jako całości.

Zasady organizacji zastosowane wówczas w spółce są niejednolite i niespójne. I tak na dwanaście istniejących Biur pracą czterech Biur kieruje Dyrektor Biura, pracą trzech Biur kieruje Dyrektor ds., pracą dwóch Biur kieruje Kierownik/Dyrektor Działu, pracą jednego Biura kieruje Kierownik/Dyrektor Biura, a pracą Biura Dyspozytury oraz Biura Taboru kierują odpowiednio Dyrektor Dyspozytury i Dyrektor Techniczny. Utworzono tylko jedno stanowisko zastępcy Dyrektora (ds. Strategii i Rozwoju). Wyraźnie jest widoczna przypadkowość w zarządzaniu spółką. W przedmiotowej strukturze organizacyjnej funkcjonowała wchodząca w skład Biura Taboru sekcja w łazach. Była to jedyna sekcja wykazana w strukturze spółki.

Ważnym czynnikiem, jedynie częściowo wskazanym w schemacie organizacyjnym Kolei Śląskich była deklarowana polityka Zarządu spółki korzystania z usług zewnętrznych. W w/w schemacie wskazano następujące obszary jednoznacznie zidentyfikowane jako usługi zewnętrzne : „obsługa informatyczna zewn.”, „konsulting marketingowy i PR”, „zewnętrzna obsługa serwisowa”. Charakter dwóch obszarów opisanych : „obsługa BHP i p.poż.” oraz „obsługa księgowo-podatkow” nie został jednoznacznie określony. Wydaje się, że w tych przypadkach również chodzi o usługodawców zewnętrznych. Zarząd spółki określił, że zakres prac wykonywanych przez zewnętrznych dostawców obejmował następujące zagadnienia:

- „- dostawa, dzierżawa, wynajem lub leasing taboru kolejowego,
- modernizacje pojazdów kolejowych uwzględniające najnowsze wymogi wynikające z dyrektyw ERA i UIC, zgodne z Technicznymi Specyfikacjami Interoperacyjności,

³² Informacja o dotychczasowej działalności przewoźnika Koleje Śląskie Sp. z o.o., Katowice, listopad 2012, rozdz. III, ust. 1), str.15

³³ Opracowano na podstawie: Księgi Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem, wydanie 1.2.2 z dnia 2012/09/21

- zakupy i dostawy elementów, podzespołów niezbędnych w procesie przeglądów, napraw i modernizacji, wykonywanych w Spółce lub w zakładach dostawców,
- wykonywanie przeglądów P1, P2, P3 oraz napraw okresowych P4 i P5 pojazdów trakcyjnych i wagonów zgodnie z zakresami określonymi dla poszczególnych poziomów utrzymania przy ścisłym przestrzeganiu cykli przeglądowych i naprawczych określonych w DSU dla danego typu pojazdu, wg zał.3 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 12 października 2005 r. (Dz. U. nr 212, poz. 1771 z późn. zm.) w sprawie ogólnych warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych,
- systematyczne diagnozowanie stanu elementów i podzespołów mających zasadniczy wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego,
- wykonywanie obsługi trakcyjnej przez licencjonowanych przewoźników kolejowych,
- wykonywanie przewozów w formie komunikacji zastępczej,
- wykonanie czynności technicznych przed odjazdem (obsługa) pociągów,
- utrzymanie taboru w należyтым stanie sanitarnym i estetycznym,
- opracowanie (założeń oraz konstrukcja) rocznych rozkładów jazdy,
- badania stanu psychofizycznego pracowników obsługujących pociągi oraz przeprowadzanie okresowych i kontrolnych badań lekarskich pracowników (np. drużyn trakcyjnych, konduktorskich, rewidentów i innych),
- przeprowadzanie szkoleń i egzaminów kwalifikacyjnych i okresowych, weryfikujących znajomość zasad bezpieczeństwa ruchu kolejowego i umiejętności pracowników bezpośrednio związanych z prowadzeniem i bezpieczeństwem ruchu kolejowego.”³⁴

Wiarygodność podawanych przez Koleje Śląskie informacji podważają błędy zawarte w schemacie organizacyjnym spółki. Jako przykład można podać zapisy odnoszące się do Biura Taboru. Na znajdującym się obok schemacie organizacyjnym³⁵ w/w Biura wskazano najpierw ogólną liczbę zatrudnionych – 1 + 17, czyli łącznie osiemnaście osób, a w wykazie szczegółowym dwudziestu sześciu podporządkowanych pracowników (plus jeden przełożony – tu Dyrektor Techniczny). W opisie nie określono co oznacza białe, niekolorowe, tło w niektórych ramkach. Określono natomiast, że liczba w liczniku oznacza obsadę danego stanowiska pracy, a liczba w mianowniku ilość podporządkowanych pracowników.

2.3. Struktura organizacyjna spółki – listopad 2012 r.³⁶

Zatwierdzając nowy regulamin organizacyjny spółki przyjęto nową, zmienioną, organizację wewnętrzną. Po pierwsze istniejące Biura zorganizowano w pionach: Prezesa, Wiceprezesa

³⁴ Księga Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem, wydanie 1.2.2 z dnia 2012.09.21, str. 9, 10

³⁵ Fragment schematu organizacyjnego zamieszczonego w Księdze Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem, wydanie 1.2.2 z dnia 2012.09.21, str. 54

³⁶ Opracowano na podstawie: Koleje Śląskie spółka z ograniczoną odpowiedzialnością *Regulamin Organizacyjny*, Katowice, listopad 2012, schemat organizacyjny, str. 27

Zarządu oraz Wiceprezesa ds. Technicznych. Po drugie wychodząc naprzeciw potrzebom związanym z realizacją nowego rozkładu jazdy (2012/2013) stworzono praktycznie od podstaw jednostki terenowe (dotychczas istniała tylko sekcja Biura Taboru w Łazach) w liczbie sześciu sekcji. Powstały po trzy sekcje w Biurze Realizacji Przewozów oraz Biurze Taboru.

Zorganizowane w listopadzie 2012 roku w dwóch wyżej opisanych pionach Kolei Śląskich jednostki terenowe zostały utworzone w wysoce specyficzny sposób. W Biurze Realizacji Przewozów (dalej BRP) były to Sekcje i Filie, a w Biurze Taboru (dalej BT) Sekcje i PRT (w dotychczas otrzymanych materiałach nie udało się odnaleźć wyjaśnienia tego skrótu – prawdopodobnie chodzi o Posterunki Rewizji Technicznej). Problematyczne jest to, że struktury te nie były jednakowe. I tak Sekcja BRP w Czechowicach – Dziedzicach (z filiami w Żywcu i Rybniku) ma swój „odpowiednik” w BT w Sekcji w Żywcu (ma PRT m.in. w Czechowicach – Dziedzicach), natomiast w Sekcji BT w Gliwicach występuje m.in. PRT Rybnik/Racibórz. Taka organizacja powodowała, że uprawnienia decyzyjne lokalizowane były w różnych, odległych od siebie miastach, co w efekcie utrudniało szybkie podejmowanie decyzji, ale też miało negatywny wpływ na codzienną współpracę komórek organizacyjnych zajmujących się różnymi aspektami działalności operacyjnej spółki. Jako istotną wadę przyjętego systemu organizacji należy uznać brak w terenie jednej osoby mającej zwierzchni nadzór nad wszystkimi członkami personelu spółki zatrudnionymi w tej samej miejscowości.

Dokonanie wówczas, w listopadzie 2012 roku, podziału jednej Dyspozytury (Ruchu i Trakcji) na dwie (Dyspozyturę i Dyspozyturę Taboru) wydaje się nieracjonalne. Wskazują na to praktyka i doświadczenie innych przewoźników kolejowych.

2.4. Wnioski

2.4.1. Znaczenie dostawców zewnętrznych

Na podstawie deklarowanych obszarów wykorzystywania usługodawców zewnętrznych oraz oceny potencjału zasobów własnych Kolei Śląskich uprawnionym jest stwierdzenie, iż funkcjonowanie dostawców zewnętrznych było równie istotne, a w niektórych obszarach jak utrzymanie techniczne, przygotowanie, organizacja i realizacja przewozów (w tym również opracowanie projektów rozkładów jazdy) nawet ważniejsze dla działalności Kolei Śląskich niż działalność własna.

2.4.2. Liczba stanowisk dyrektorskich

W badanym okresie w spółce poza stanowiskami w ramach samego Zarządu spółki istniało dwanaście stanowisk dyrektorskich, co wydaje się liczbą zbyt dużą. Niektórym z dyrektorów podlegały zespoły pracownicze liczące po kilku (np. 3 – w Biurze Marketingu i Public Relations) pracowników. Ta okoliczność w normalnych warunkach prowadzenia działalności biznesowej nie powinna powodować dodatkowych trudności. Jednak w ekstremalnych warunkach, takich jak kryzys, który wystąpił w spółce w pierwszych godzinach i dniach wdrażania rozkładu jazdy (niedziela 9 grudnia 2012 r. i dni następne) powodowało to wydłużenie drogi decyzyjnej i – nawet jeżeli nie wystąpiły inne czynniki – utrudniało prowadzenie działań antykryzysowych i przywrócenie normalnego (zgodnego z rozkładem) kursowania pociągów Kolei Śląskich.

Po ujawnieniu się w dniu 9 grudnia 2012 r. pierwszych, narastających, trudności z realizacją rozkładu jazdy spółki samo uzgodnienie stanowisk i działań pomiędzy zaangażowanymi w działalność operacyjną Biurami: Realizacji Przewozów, Dyspozytury, Taboru, musiało pochłonąć czas, którego podczas każdego kryzysu zawsze brakuje. Z tego punktu widzenia liczba stanowisk dyrektorskich w spółce była czynnikiem sprzyjającym potęgowaniu się trudności.

2.4.3. Zachowanie aktualności dokumentacji SMS

Pomiędzy zatwierdzeniem dokumentacji SMS dnia 21.09.2012 a przyjęciem Regulaminu Organizacyjnego spółki datowanym na listopad 2012 dokonano gruntownych zmian organizacyjnych, które nie zostały opisane w Księdze SMS, co pozwala stwierdzić, że w związku z wdrożeniem nowej organizacji w spółce w listopadzie 2012 system zarządzania bezpieczeństwem przestał być aktualny.

2.4.4. Zmiany w organizacji spółki a wymogi SMS

Zamieszczony w Księdze Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem schemat organizacyjny nie był przeznaczony do użytku wewnętrznego. Księgę jako element dokumentacji Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem przedkłada się Urzędowi Transportu Kolejowego, który akceptując SMS wydaje odpowiedni certyfikat bezpieczeństwa.³⁷ Dokument ten jest niezależny i pełni odmienną rolę niż licencja przewoźnika kolejowego.³⁸ Dopiero wejście w posiadanie certyfikatu bezpieczeństwa umożliwia rozpoczęcie działalności przewozowej. Czyni to z certyfikatu bezpieczeństwa jeden z najważniejszych dokumentów dla przewoźnika kolejowego. Koleje Śląskie posiadały już certyfikat bezpieczeństwa wydany dnia 25.11.2010 r. (decyzja Prezesa nr TTN-0211-C-31/2010, sygnatura PL1120100032). Jednak wprowadzone istotne zmiany organizacyjne, w tym znaczne zwiększenie skali działalności, jest traktowane jako czynnik mogący znacząco zwiększyć zagrożenia bezpieczeństwa transportu kolejowego nierozzerwalnie związane z prowadzoną przez spółkę działalnością przewozową. Prawo³⁹ wymaga w takiej sytuacji zgłoszenia zmian Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego oraz

³⁷ „Certyfikat Bezpieczeństwa to dokument potwierdzający ustanowienie przez przewoźnika kolejowego systemu zarządzania bezpieczeństwem oraz zdolność spełniania przez niego wymagań bezpieczeństwa zawartych w technicznych specyfikacjach interoperacyjności i innych przepisach prawa wspólnotowego i prawa krajowego. Prezes UTK wydaje certyfikat bezpieczeństwa na wniosek przewoźnika kolejowego na okres 5 lat i na wniosek przewoźnika kolejowego przedłużany jest co 5 lat. Certyfikat Bezpieczeństwa może obejmować całą sieć Państwa Członkowskiego lub tylko jego określoną część. Istotne zmiany dotyczące rodzaju i zakresu działalności przewoźnika wymagają zmiany certyfikatu w całości lub w części.”

strona : http://www.utk.gov.pl/portal/pl/120/207/Certyfikat_Bezpieczenstwa.html (odczyt 19.01.2013)

³⁸ „Licencjonowanie transportu kolejowego ma na celu zapewnienie, że prawa dostępu do rynku transportu kolejowego są stosowane w sposób jednakowy i niedyskryminujący w stosunku do przedsiębiorców, którzy chcą na tym rynku świadczyć usługi przewozu osób i rzeczy jak również usługę trakcyjną.”

strona : <http://utk.gov.pl/portal/pl/206/955/Licencjonowanie.html> (odczyt 19.01.2013)

³⁹ Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, art. 18b, ust. 5 *W przypadku dokonania zmian dotyczących rodzaju i zakresu działalności, nowej kategorii personelu lub nowego typu pojazdów kolejowych przewoźnik kolejowy bezzwłocznie zawiadamia Prezesa UTK. Istotne zmiany dotyczące rodzaju i zakresu działalności wymagają zmiany certyfikatu bezpieczeństwa w całości lub w części.* (Dz. U. z 2007, Nr 16, poz. 94 z późn. zm.)

Analiza przyczyn występowania problemów z realizacją rozkładu jazdy 2012/2013
w Kolejach Śląskich sp. z o.o.

dokonania ponownego oszacowania ryzyka w przedsiębiorstwie kolejowym. W przypadku zaprzestania spełniania przez przedsiębiorcę kolejowego w/w określonych prawem wymogów Prezes UTK jest obowiązany do podjęcia określonych ustawą działań⁴⁰, to jest do cofnięcia certyfikatu.

⁴⁰ Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, art. 18b, ust. 7 *Prezes UTK cofa certyfikat bezpieczeństwa w części lub całości, w przypadku gdy przewoźnik kolejowy: 1) przestał spełniać warunki ...* (Dz. U. z 2007, Nr 16, poz. 94 z późn. zm.)

3. Procedury

3.1. Wstęp

Prace analityczne w zakresie procedur funkcjonujących w spółce Koleje Śląskie objęły wyłącznie zagadnienia związane z działalnością operacyjną spółki w obszarze prowadzonej przez spółkę działalności przewozowej, uwzględniając przede wszystkim czynniki związane z organizacją transportu kolejowego i jego bezpieczeństwem. Przy czym pojęcie *bezpieczeństwo transportu kolejowego* nie ogranicza się w przypadku niniejszej analizy do wypadków i incydentów kolejowych, a obejmuje wszelkie możliwe aspekty, w tym również *bezpieczeństwo biznesu*. Inne obszary działalności spółki są omawiane jedynie pod kątem ich związku z działalnością przewozową.

3.2. Procedury i procesy w świetle dokumentacji SMS

3.2.1. Zasady organizacji spółki

Księga Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem odnosząc się do struktury zarządzania spółką⁴¹ odsyła do schematu organizacyjnego stanowiącego załącznik. Bardziej szczegółowo odpowiedzialność i uprawnienia określały poszczególne Procedury Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem, funkcjonujące jako oddzielne dokumenty wchodzące w skład dokumentacji Systemu. Jednak sposób określania odpowiedzialności i uprawnień jest swoisty. I tak w Procedurze P/12 *Ocena dostawców*⁴² w odniesieniu do Zarządu, Biura Organizacyjno-Prawnego oraz *wyznaczonego pracownika* odnotowano różne ich zakresy ale dla pozostałych uwzględnionych komórek organizacyjnych w liczbie ośmiu są to co prawda zakresy nieco odmienne, ale dla wszystkich ośmiu komórek w zasadzie jednakowe. Podobne zasady zastosowano również w innych dokumentach Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem.

3.2.2. Zasady podległości służbowej

W cytowanej wcześniej Procedurze P/12 *Ocena dostawców* w wielu miejscach⁴³ w jej treści pojawia się termin *wyznaczony pracownik*. Jednak przedmiotowa Procedura nie określa kto i w jakich okolicznościach ma prawo tego pracownika *wyznaczyć* – w tej sytuacji podległość służbowa *wyznaczonego pracownika* pozostaje nieokreślona. W Księdze Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem zapisano, że „wszystkie czynności przeglądowe i naprawy podzespołów i części, a zwłaszcza mające wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego podlegają imiennej kontroli przez wyznaczonych pracowników”⁴⁴.

⁴¹ Księga Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem, wydanie 1.2.2 z dnia 2012.09.21, pkt. 1.4, str. 7

⁴² Wydanie 1.2 z dnia 2012.07.30, str. 3, 4

⁴³ Np. Procedura P/12, graf, str. 5

⁴⁴ Księga Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem, wydanie 1.2.2 z dnia 2012.09.21, pkt. 3.9, str. 26

3.2.3. Rekrutacja i szkolenie personelu

W dokumentacji Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem nie ma odniesień do procesu rekrutacji pracowników związanych z bezpieczeństwem i prowadzeniem ruchu kolejowego oraz prowadzeniem pojazdów kolejowych. Księga Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem w części zatytułowanej *Zarządzanie kompetencjami personelu* odnosi się do „... pracowników odpowiadających za System Zarządzania Bezpieczeństwem...”⁴⁵ oraz opisuje przedmiotowo zakres objęty tym zarządzaniem. Procedura P/11 *Zarządzanie personelem* w jednym miejscu określa potrzeby szkoleniowych powierza Dyrektorom Biur: Personalnego, Realizacji Przewozów, Taboru⁴⁶, a w innym miejscu Dyrektorom wszystkich Biur oraz inspektorowi ds. Bezpieczeństwa i Higieny Pracy⁴⁷.

3.2.4. Organizacja przewozów kolejowych

W treści Księgi Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem brak odniesień do zasad realizacji procesu przewozowego w transporcie kolejowym. Zagadnienie to jest opisane w innym dokumencie Systemu, to jest w Procedurze P/03 *Realizacja procesu przewozu pasażerów*.⁴⁸ Opracowanie projektu rozkładu jazdy należy do obowiązków Biura Strategii i Rozwoju.⁴⁹ Za organizację przewozów odpowiadają równolegle Biura: Dyspozytury, Handlowe, Realizacji Przewozów, Taboru, Marketingu.⁵⁰

3.2.5. Zadania i organizacja Zespołu Bezpieczeństwa Przewozów

Księga Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem precyzyjnie opisuje zadania i uprawnienia Pełnomocnika ds. Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem, nie odnosi się jednak do Zespołu Bezpieczeństwa Przewozów.

3.3. Procedury i procesy w świetle regulaminu organizacyjnego

3.3.1. Zasady organizacji spółki

Schemat organizacyjny organizacji powinien z definicji⁵¹ przedstawić wszystkie komórki organizacyjne w niej funkcjonujące. Regulamin Organizacyjny spółki mówi o Działach, Sekcjach i Zespołach „podlegających i nie podlegających uwidocznieniu na schemacie organizacyjnym Spółki”⁵². Z kolei w dokumentach Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem

⁴⁵ Księga Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem, wydanie 1.2.2 z dnia 2012.09.21, pkt. 3.11, str. 31

⁴⁶ Procedura P/11 Zarządzanie personelem, wydanie 1.2 z dnia 2012.07.11, graf na str. 8

⁴⁷ Procedura P/11 Zarządzanie personelem, wydanie 1.2 z dnia 2012.07.11, pkt. 3, str. 4 - 6

⁴⁸ Procedura P/03 Realizacja procesu przewozu pasażerów, wydanie 1.2 z dnia 2012.06.13

⁴⁹ Procedura P/03 Realizacja procesu przewozu pasażerów, wydanie 1.2 z dnia 2012.06.13, pkt. 3, str. 3

⁵⁰ Procedura P/03 Realizacja procesu przewozu pasażerów, wydanie 1.2 z dnia 2012.06.13, pkt. 3, str. 3, 4

⁵¹ *Schemat organizacyjny jest to graficzna prezentacja struktury organizacyjnej danej organizacji ...*, źródło: http://mfiles.pl/pl/index.php/Schemat_organizacyjny (odczyt: 18.01.2013)

⁵² Regulamin Organizacyjny, art. 22, ust. 1, pkt. 1

opisując w Procedurach realizowane w spółce procesy nie wyznaczano „właściciela procesu” – komórki organizacyjnej czy pracownika (wskazanego według stanowiska a nie imiennie) pełniącego rolę wiodącą w danym procesie.⁵³

3.3.2. Zasady podległości służbowej

Wprowadzone regulaminem organizacyjnym zasady zarządzania w zakresie podległości służbowej komórek merytorycznych stanowią, że Prezes Zarządu sprawuje nadzór merytoryczny nad wszystkimi komórkami spółki⁵⁴ oraz, że nad częścią Biur nadzór merytoryczny sprawuje również Wiceprezes Zarządu (dot. Biur: Zarządu, Organizacyjno-Prawnego, Handlowego, Marketingu)⁵⁵, a nad inną częścią Biur Wiceprezes Zarządu – Dyrektor Techniczny (dot. Biur: Realizacji Przewozów, Dyspozytury, Taboru)⁵⁶.

3.3.3. Rekrutacja i szkolenie personelu

Zadania z zakresu zatrudnienia (w tym planowanie i rekrutację)⁵⁷ oraz szkoleń (planowanie, organizacja i realizacja)⁵⁸ należały do zakresu działania Biura Personalnego. Do udziału w wewnętrznych komisjach egzaminacyjnych zostały zobowiązane Biuro Realizacji Przewozów⁵⁹ oraz Zespół dochodzeniowo-kontrolny⁶⁰.

3.3.4. Organizacja przewozów kolejowych

Ustalanie potrzeb przewozowych klientów spółki należało do obowiązków Biura Handlowego.⁶¹ Biuro Strategii i Rozwoju w porozumieniu z Biurem Taboru odpowiadało za określanie kierunków rozwoju zasobów taboru kolejowego spółki w oparciu o perspektywiczne potrzeby przewozowe.⁶² Opracowanie obiegów pociągów, korektę rozkładu jazdy i wnioskowanie o zakup tras pociągów od zarządcy infrastruktury kolejowej powierzono Zespołowi ds. oferty przewozowej.⁶³ Organizacja przewozów pasażerskich, w tym zapewnienie obsługi trakcyjnej i pokładowej oraz sprzedaży biletów należała do zakresu działania Biura Realizacji Przewozów.⁶⁴ Za utrzymanie techniczne taboru kolejowego, przygotowanie i odprawianie (oraz przyjmowanie) składów pociągów odpowiadało Biuro

⁵³ Np. Procedura P/12 Ocena dostawców, wydanie 1.2 z dnia 2012.07.30

⁵⁴ Regulamin Organizacyjny, art. 3, pkt. 3

⁵⁵ Regulamin Organizacyjny, art. 3, pkt. 4

⁵⁶ Regulamin Organizacyjny, art. 3, pkt. 5

⁵⁷ Regulamin Organizacyjny, art. 15, ust. 3, pkt. 1, ppkt. a - e

⁵⁸ Regulamin Organizacyjny, art. 15, ust. 3, pkt. 2, ppkt. h, i

⁵⁹ Regulamin Organizacyjny, art. 18, ust. 4, pkt. 9

⁶⁰ Regulamin Organizacyjny, art. 7, ust. 2, pkt. 8

⁶¹ Regulamin Organizacyjny, art. 9, ust. 4, pkt. 5

⁶² Regulamin Organizacyjny, art. 14, ust. 3, pkt. 12

⁶³ Regulamin Organizacyjny, art. 8, ust. 2, pkt. 1, 2, 3

⁶⁴ Regulamin Organizacyjny, art. 18, ust. 4

Taboru.⁶⁵ Za realizację rozkładu jazdy i zarządzanie przewozami odpowiadało Biuro Dyspozytury.⁶⁶

3.3.5. Zadania i organizacja Zespołu Bezpieczeństwa Przewozów

Z zapisów Regulaminu Organizacyjnego spółki wynika⁶⁷, że Zespół Bezpieczeństwa Przewozów podporządkowany bezpośrednio Prezesowi Zarządu składał się z Pełnomocnika ds. Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem (dalej: Pełnomocnik ds. SZB) i pozostałych członków zespołu. W Regulaminie Organizacyjnym zapisano również, iż obowiązki Pełnomocnika ds. SZB zostały opisane szczegółowo w dokumentacji Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem⁶⁸ oraz, że wykonuje on swoje zadania „... cedując na ... członków (Zespołu) wybrane uprawnienia i obowiązki.”⁶⁹

Do zadań Zespołu należały między innymi: ingerowanie we wszystkie ogniwa przedsiębiorstwa w sprawach związanych z oceną bezpieczeństwa kolejowego⁷⁰; wdrażanie i utrzymanie Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem⁷¹; doskonalenie Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem⁷²; monitorowanie wskaźników bezpieczeństwa⁷³; nadzorowanie zgodności maszyn i urządzeń z wymaganiami prawnymi⁷⁴; nadzór i kontrola realizacji usług przewozowych pod względem obowiązujących zasad bezpieczeństwa w ruchu kolejowym⁷⁵; koordynacja działań związanych z użytkowaniem przez spółkę taboru kolejowego⁷⁶.

3.4. Wnioski

3.4.1. Schemat organizacyjny

Tworzenie w spółce komórek organizacyjnych „nie podlegających uwidocznieniu na schemacie organizacyjnym spółki”⁷⁷ oznacza utajnienie istnienia części komórek organizacyjnych. Jako takie nie mogą być one uwzględniane w opisie funkcjonujących procedur Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem co oznacza niespełnianie wymogów

⁶⁵ Regulamin Organizacyjny, art. 20, ust. 4

⁶⁶ Regulamin Organizacyjny, art. 19, ust. 2

⁶⁷ Regulamin Organizacyjny, art. 5, ust. 1

⁶⁸ Regulamin Organizacyjny, art. 5, ust. 3

⁶⁹ Regulamin Organizacyjny, art. 5, ust. 4

⁷⁰ Regulamin Organizacyjny, art. 5, ust. 2, pkt. 1

⁷¹ Regulamin Organizacyjny, art. 5, ust. 2, pkt. 2

⁷² Regulamin Organizacyjny, art. 5, ust. 2, pkt. 3

⁷³ Regulamin Organizacyjny, art. 5, ust. 2, pkt. 4

⁷⁴ Regulamin Organizacyjny, art. 5, ust. 2, pkt. 5

⁷⁵ Regulamin Organizacyjny, art. 5, ust. 2, pkt. 12

⁷⁶ Regulamin Organizacyjny, art. 5, ust. 2, pkt. 15

⁷⁷ Regulamin Organizacyjny, art. 22, ust. 1, pkt. 1

prawnych w tym zakresie.⁷⁸ Należy stwierdzić, że przedłożone Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego do akceptacji dokumenty Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem zawierają dane niezgodne ze stanem faktycznym.

3.4.2. Podległość służbowa

Wprowadzone regulaminem organizacyjnym zasady zarządzania w zakresie podległości służbowej komórek merytorycznych podważają zasady racjonalnej organizacji pracy oraz jednoznacznego określania kompetencji i uprawnień. Dyrektorzy Biur podporządkowanych Wiceprezesom Zarządu mieli jednocześnie dwóch przełożonych. W normalnej sytuacji samo w sobie nie powoduje to zazwyczaj większych trudności, ale w przypadku pojawienia się sytuacji kryzysowej uniemożliwia szybkie podjęcie decyzji co robić. Jeszcze gorzej jest gdy obaj przełożeni podejmą sprzeczne ze sobą decyzje. Taka sytuacja mogła mieć miejsce 9 grudnia ub. roku i w dniach kolejnych.

W dokumentacji Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem posługiwano się terminami w rodzaju *wyznaczony pracownik*⁷⁹ bez określania przez kogo ten pracownik mógł zostać wyznaczony, spośród jakiej grupy pracowniczej, jakimi kwalifikacjami powinien się on legitymować, komu, w jakiej formie i czy w ogóle powinien przedkładać sprawozdanie ze swoich czynności. W Księdze Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem zapisując, że „wszystkie czynności przeglądowe i naprawy podzespołów i części, a zwłaszcza mające wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego podlegają imiennej kontroli przez wyznaczonych pracowników”⁸⁰ również nie doprecyzowano informacji o *wyznaczonych pracownikach* (kto wyznacza, jakie należy posiadać kwalifikacje, itp.). Taki *modus operandi* spółki nie powinien być zostać zaaprobowany przez jej najwyższe kierownictwo.

3.4.3. Rekrutacja i szkolenie personelu

Postanowienia Regulaminu Organizacyjnego w zakresie rekrutacji, szkolenia i egzaminowania członków personelu kolejowego należy uznać za poprawne. Wydaje się, że personel Biura Dyspozytury oraz Biura Taboru powinien być również zaangażowany w proces szkolenia i egzaminowania personelu z uwagi na istotne znaczenie zagadnień należących do zakresu działania tych Biur (odpowiednio: prowadzenie ruchu oraz eksploatacja i utrzymanie taboru kolejowego) dla kompetencji zawodowych personelu kolejowego.

Zasady przygotowania zawodowego, egzaminowania i szkolenia pracowników związanych z bezpieczeństwem i prowadzeniem ruchu kolejowego oraz prowadzeniem pojazdów kolejowych w spółce normuje instrukcja K-10⁸¹ zaakceptowana decyzją Prezesa UTK Nr DBK-500-6/12. Jednak również ten dokument nie opisuje zasad prowadzenia rekrutacji.

⁷⁸ Rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 19 marca 2007 r. w sprawie systemu zarządzania bezpieczeństwem w transporcie kolejowym (Dz. U. Nr 60, poz. 407), §2

⁷⁹ Procedura P/12 Ocena dostawców, wydanie 1.2 z dnia 2012.07.30

⁸⁰ Księga Sytemu Zarządzania Bezpieczeństwem, wydanie 1.2.2 z dnia 2012.09.21, pkt. 3.9, str. 26

⁸¹ K-10 Instrukcja o przygotowaniu zawodowym, egzaminach i szkoleniach dla pracowników Kolei Śląskich Sp. z o.o., Katowice 2012

3.4.4. Przewozy kolejowe

Sposób organizacji procesu przewozowego uregulowany zapisami Regulaminu Organizacyjnego Kolei Śląskich wydaje się racjonalny i adekwatnie uporządkowany. Nie da się jednak powyższego stwierdzenia odnieść do dokumentacji Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem.

3.4.5. Zespół Bezpieczeństwa Przewozów

Regulamin Organizacyjny Kolei Śląskich nie wyróżnia spośród członków Zespołu Bezpieczeństwa Przewozów pracownika sprawującego nadzór nad pracą Zespołu, kierującego jego pracą i ponoszącego z tego tytułu odpowiedzialność służbową. W tej sytuacji odpowiedzialność za wyniki pracy Zespołu ulega rozmyciu na wszystkich jego członków. Zapisy Regulaminu Organizacyjnego mówiące o cedowaniu niektórych uprawnień i obowiązków przez odpowiedzialnego pracownika według jego własnego wyboru na innych członków personelu⁸² i przy tym niezobowiązujące go ani do nadzoru nad realizacją tych *scedowanych* obowiązków, ani do informowania jakiegokolwiek komórki organizacyjnej spółki o fakcie ich *scedowania* muszą spowodować dodatkowy chaos kompetencyjny. Ponadto należy stwierdzić, że w tej sytuacji ustalenia w zakresie obowiązków Pełnomocnika ds. SZB zapisane w dokumentacji Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem po ich *scedowaniu* na innych pracowników powodują w sposób nieunikniony zdezaktualizowanie się treści dokumentacji Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem, co stoi w sprzeczności z precyzyjnie określonym wymogiem prawnym⁸³. Co do zasady żaden pracownik nigdy nie powinien posiadać uprawnień do modyfikowania uregulowań dokumentów normatywnych organizacji bez wiedzy i zatwierdzenia zmian przez najwyższe kierownictwo.

Samo sformułowanie zadań jest dyskusyjne, bowiem użycie takich zwrotów jak „ingerowanie we wszystkie ogniwa przedsiębiorstwa”⁸⁴, czy „koordynacja działań”⁸⁵ skutkuje nieokreślonością uprawnień i kompetencji, gdyż w Regulaminie nie zdefiniowano na czym polega ingerencja czy koordynacja. Nie jest jasne, czy w tej sytuacji Zespół Bezpieczeństwa Przewozów miał prawo coś nakazać czy czegoś zakazać, czy ingerencja i koordynacja sprowadzały się wyłącznie do funkcji doradczej i/lub opiniodawczej. W młodej organizacji pozbawionej z natury rzeczy dojrzałej kultury organizacyjnej i rutynowych, przez lata doskonalonych procedur operacyjnych, może to powodować niepotrzebne konflikty i spory kompetencyjne, co w sytuacji kryzysowej stanowi dodatkowy czynnik utrudniający działanie personelowi spółki.

Powierzenie Zespołowi Bezpieczeństwa Przewozów wdrażania i utrzymania Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem⁸⁶ i jego doskonalenia⁸⁷ nie wydaje się racjonalne – za system

⁸² Regulamin Organizacyjny, art. 5, ust. 4

⁸³ Rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 19 marca 2007 r. w sprawie systemu zarządzania bezpieczeństwem w transporcie kolejowym (Dz. U. Nr 60, poz. 407), §2

⁸⁴ Regulamin Organizacyjny, art. 5, ust. 2, pkt. 1

⁸⁵ Regulamin Organizacyjny, art. 5, ust. 2, pkt. 15

⁸⁶ Regulamin Organizacyjny, art. 5, ust. 2, pkt. 2

⁸⁷ Regulamin Organizacyjny, art. 5, ust. 2, pkt. 3

zarządzania w organizacji może ponosić odpowiedzialność jedynie najwyższe jej kierownictwo z uwagi na swoje prerogatywy władcze. Zespół nie może niczego wdrażać, utrzymywać i doskonalić z powodu braku umocowań decyzyjnych. Racjonalnym i uzasadnionym byłoby zobowiązanie Zespołu do wnioskowania w tych sprawach do Zarządu Kolei Śląskich.

Powierzenie Zespołowi Bezpieczeństwa Przewozów nadzorowania zgodności maszyn i urządzeń z wymaganiami prawnymi⁸⁸ oraz nadzoru i kontroli realizacji usług przewozowych pod względem obowiązujących zasad bezpieczeństwa w ruchu kolejowym⁸⁹ budzi wątpliwości. Należy nie tylko stwierdzić, że Zespołowi nie przyznano kompetencji decyzyjnych w tych sprawach, ale ponadto w przypadku na przykład obowiązku kontrolowania przewozów pod kątem przestrzegania zasad bezpieczeństwa nie wyposażono Zespołu w środki umożliwiające realizację tego zadania. Regulamin Organizacyjny nie wskazuje jak Zespół ma wykonywać powierzone mu zadania.

Istnieje zasadnicza niespójność pomiędzy Księgą Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem a Regulaminem Organizacyjnym Kolei Śląskich związana z istnieniem Zespołu Bezpieczeństwa Przewozów, który w pierwszym z tych dokumentów nie występuje.

⁸⁸ Regulamin Organizacyjny, art. 5, ust. 2, pkt. 5

⁸⁹ Regulamin Organizacyjny, art. 5, ust. 2, pkt. 12

4. Rozkład jazdy

Poniżej dokonano ogólnej oceny rozkładu jazdy przygotowanego przez Koleje Śląskie (KŚ), jak też szczegółowo przeanalizowano ofertę KŚ dla każdej z linii, porównując ją z ofertą realizowaną na tej samej linii w poprzednim rozkładzie przez Przewozy Regionalne (PR). Niniejsza analiza dotyczy „wyjściowej” oferty KŚ, przygotowanej na dzień 9.12.2012 r., czyli na dzień zmiany rozkładu jazdy, w którym KŚ przejęły całość obsługi połączeń regionalnych w województwie śląskim.

4.1. Ogólne informacje o zmianach w rozkładzie jazdy

Zgodnie z decyzją Zarządu Województwa Śląskiego, wraz z wprowadzeniem rocznego rozkładu jazdy pociągów 2012/13, czyli od dnia 9.12.2012 r., spółka Koleje Śląskie (KŚ), obsługująca do tej pory dwie trasy w obrębie woj. śląskiego (Częstochowa – Katowice – Gliwice oraz Katowice – Wisła Głębce) przejęła od spółki Przewozy Regionalne (PR) obsługę wszystkich kolejowych połączeń regionalnych w obrębie województwa śląskiego.

Zmiana przewoźnika z PR na KŚ nastąpiła na wszystkich trasach wewnątrz województwa śląskiego, a także na niektórych tzw. trasach stykowych – przechodzących przez granice województw. Na podstawie stosownych porozumień zawartych pomiędzy samorządami województwa śląskiego i ościennych województw (małopolskiego, świętokrzyskiego i opolskiego – nie osiągnięto porozumienia jedynie z władzami województwa łódzkiego) zdecydowano, że KŚ przejmą od PR obsługę części połączeń stykowych i będą, jako jedyny przewoźnik regionalny, przejeżdżać przez granicę województw na następujących odcinkach:

- Gliwice – Kędzierzyn-Koźle (woj. opolskie);
- Gliwice – Strzelce Opolskie (woj. opolskie);
- (Racibórz) – Nędza – Kędzierzyn-Koźle (woj. opolskie);
- (Katowice) – Mysłówice – Oświęcim (woj. małopolskie);
- Czechowice-Dziedzice – Oświęcim (woj. małopolskie);
- Bielsko-Biała – Wadowice (woj. małopolskie).

Spółka PR miała pozostać jedynym przewoźnikiem regionalnym na czterech odcinkach stykowych z województwem śląskim, z czego tylko w jednym przypadku (trasy Kraków – Katowice) pociągi osobowe (Regio) PR od nowego rozkładu jazdy miały dojeżdżać do Katowic. Połączenia stykowe, które miały pozostać w gestii PR, to:

- Katowice – Kraków (woj. małopolskie);
- Lubliniec – Kluczbork (woj. opolskie);
- Sławków – Kozłów (woj. małopolskie) – Sędziszów (woj. świętokrzyskie);
- Krzepice – Janinów (woj. opolskie) – Wieluń (woj. łódzkie).

Wspólną przez PR i KŚ obsługę połączeń stykowych zaplanowano na dwóch odcinkach:

- Częstochowa – Radomsko (woj. łódzkie);
- Częstochowa – Kielce (woj. świętokrzyskie).

Jedna para pociągów PR Regio (w bezpośredniej relacji Kraków – Bielsko-Biała), kursująca dwa razy w tygodniu, miała pozostać na odcinku Bielsko-Biała – Wadowice, jednak biorąc

pod uwagę, że wszystkie pozostałe połączenia na tej trasie zostały przekazane KŚ, można mówić *de facto* o całkowitym przejściu obsługi tego odcinka przez śląskiego przewoźnika.

W analizie nie ujęto oferty pociągów dalekobieżnych uruchamianych przez PR (kategorii InterRegio i RegioExpress), których siatka na terenie województwa śląskiego po wprowadzeniu nowego rozkładu pozostała w zasadzie niezmienną. Udział pociągów kategorii IR i RE w obsłudze ruchu regionalnego jest jednak niewielki, dlatego też nie będą one przedmiotem analizy.

Zasady realizacji niektórych połączeń stykowych pomiędzy województwem śląskim i województwami ościennymi uległy radykalnym modyfikacjom. Nastąpiły one wprawdzie tylko w 4 z 12 przypadków połączeń stykowych wychodzących poza województwo śląskie, jednak w każdym z tych 4 przypadków miało miejsce – z punktu widzenia podróżnego – wydatne pogorszenie oferty przewozowej. Chodzi o sytuacje, w których w poprzednich latach – gdy PR były jedynym lokalnym przewoźnikiem zarówno w województwie śląskim, jak i w województwach ościennych – pomiędzy większymi ośrodkami leżącymi w sąsiednich województwach kursowały bezpośrednio pociągi PR, a po zmianie rozkładu relacje zostały podzielone: do tzw. stacji stykowej, leżącej w rejonie granicy województwa śląskiego i województwa ościennego, obsługę pociągów miały prowadzić KŚ, a na terenie województwa ościennego – PR.

Wydatne pogorszenie oferty połączeń stykowych wraz z wprowadzeniem nowego rozkładu nastąpiło w następujących przypadkach:

- Dawne bezpośrednie połączenie Gliwic (187 tys. mieszkańców) z Opolem (122 tys. mieszkańców) zostało podzielone na dwie części – z koniecznością przesiadania się w Strzelcach Opolskich (19 tys. mieszkańców);
- Obsługa połączenia Katowice – Kozłów (woj. małopolskie) – Sędziszów (woj. świętokrzyskie), w ramach którego w poprzednim rozkładzie realizowane były także bezpośrednie połączenia pomiędzy stolicami województw, Katowicami (308 tys. mieszkańców) i Kielcami (202 tys.), została w nowym rozkładzie podzielona aż na trzy części. Pociągi PR dojeżdżające do woj. śląskiego od strony Kozłowa, kończą obecnie bieg w Sławkowie (7 tys. mieszkańców), po czym na trasie Sławków – Sosnowiec podróż odbywa się komunikacją autobusową uruchamianą przez KŚ (na odcinku Sławków – Sosnowiec kursują zarówno pociągi KŚ, jak i autobusy uruchamiane na zlecenie KŚ, przy czym z pociągami do/z Kozłowa i Sędziszowa skomunikowane zostały autobusy KŚ), a następnie pomiędzy Sosnowcem i Katowicami podróż ponownie odbywa się pociągiem. Podzielenie relacji spowodowało, że konieczność dwukrotnego przesiadania się następuje w podróży pomiędzy Katowicami i takimi ośrodkami jak m.in. Olkusz (37 tys. mieszkańców), Bukowno (11 tys.) czy Wolbrom (9 tys.);
- Wcześniejsze bezpośrednie połączenia kolejowe woj. śląskiego z leżącym w woj. łódzkim Wieluniem (24 tys. mieszkańców) są obecnie realizowane z koniecznością przesiadania się w Krzepicach (4 tys. mieszkańców), dokąd od strony Tarnowskich Gór dojeżdżają pociągi KŚ; pomiędzy Krzepicami i Wieluniem podróż odbywa się pociągami PR. W poprzednim rozkładzie wszystkie pociągi PR łączące Wieluń z woj. śląskim, rozpoczynały bądź kończyły bieg w Katowicach bądź Tarnowskich Górach (61 tys. mieszkańców);

- Relacje pociągów zostały podzielone na dwie części także w przypadku dawnego połączenia Katowice – Kluczbork (woj. opolskie). Obecnie pociągi KŚ z/do Katowic bądź Tarnowskich Gór rozpoczynają lub kończą bieg w Lublińcu, natomiast obsługę odcinka Lubliniec – Kluczbork prowadzą PR. Biorąc jednak pod uwagę, iż wielkość obu miast jest podobna (Lubliniec 24 tys. mieszkańców, Kluczbork 25 tys.), a zatem Lubliniec, jak się wydaje, jest nie rzadziej wybieranym celem podróży jak Kluczbork, problem podzielenia relacji akurat na tej trasie wydaje się być stosunkowo najmniejszy.

W pozostałych relacjach stykowych nie nastąpiło podzielenie relacji, w związku z czym na żadnej z pozostałych tras międzywojewódzkich nie można mówić o pogorszeniu oferty z tytułu zmiany relacji.

Podkreślić należy bardzo wyraźnie, że podział relacji na dwie, a nawet trzy części (w przypadku Sławkowa) jest przez pasażerów odbierany niezwykle krytycznie. Bezpośredniość połączenia jest dla podróżnego jednym z podstawowych – obok zadowalających godzin kursowania, krótkiego czasu przejazdu czy niskiej ceny biletów – kryteriów oceny atrakcyjności połączenia. Pogorszenie oferty w tym zakresie może skutkować odpływem podróżnych do innego rodzaju przewoźników, przede wszystkim autobusowych i mikrobusowych bądź porzucenia kolei na rzecz częstszego korzystania z prywatnych samochodów. Nawet bezdyskusyjne wady transportu drogowego, takie jak problem kongestii ruchu czy niejednokrotnie gorszy komfort podróżowania w porównaniu z transportem kolejowym, mogą być dla podróżnych przy wyborze przewoźnika czynnikiem mniej istotnym niż zniechęcanie się do kolei w wyniku dzielenia relacji tras pociągów. Dlatego też wydaje się, że doprowadzenie do podzielenia części relacji stykowych było jednym z największych błędów na etapie przygotowywania się do zmiany przewoźnika.

W tym miejscu należy jednak też podkreślić, że celem władz województwa śląskiego było utrzymanie wszystkich połączeń stykowych w jednej, niepodzielonej relacji. Na etapie pertraktacji z województwami ościennymi odnośnie zasad funkcjonowania połączeń stykowych, władze województwa śląskiego w przypadku każdego połączenia stykowego zaproponowały władzom województwa ościennego dwa warianty ich realizacji. Pierwszy polegał na podzieleniu relacji: pociągi KŚ miałyby dojeżdżać w rejon granicy województwa do tzw. stacji stycznej, natomiast pociągi PR miałyby obsługiwać odcinek od stacji stycznej, w obrębie województwa ościennego. Drugi wariant dotyczył utrzymania relacji stykowych bez konieczności ich dzielenia: przewoźnikowi miała być powierzona do obsługi cała relacja na terenie obu województw, przy jednoczesnym wypracowaniu porozumienia pomiędzy województwami ościennymi na zasadzie wzajemnej kompensaty pracy eksploatacyjnej (bez kosztów). Model taki został zaproponowany przez województwo śląskie, gdyż np. w przypadku województwa małopolskiego nieznana była stawka rekompensaty – nie było możliwości realnego oszacowania kosztów.

Poza czterema przypadkami (trasy do Opola, Kozłowa/Sędziszowa, Wielunia i Kluczborka) udało się zrealizować ten drugi postulat, znacznie korzystniejszy z punktu widzenia podróżnego.

W kontekście najbardziej negatywnej dla podróżnych zmiany w ofercie, czyli wprowadzeniu dwukrotnego przesiadania się w ramach połączenia Sędziszowa i Kozłowa z Katowicami, należy przypomnieć, że w toku przygotowywania nowego rozkładu jazdy i prowadzenia negocjacji pomiędzy samorządami województw: śląskiego, małopolskiego i

świętokrzyskiego (omawiana trasa przebiega przez tereny trzech województw) proponowane były różne warianty realizacji tego połączenia, dzięki czemu istniała szansa jego utrzymania w całości. Ostatecznie odrzucone zostały jednak zarówno propozycja władz województwa śląskiego, by część przewozów międzywojewódzkich byłaby realizowana przez KŚ, a część przez PR, jak i propozycja władz województwa świętokrzyskiego, by całość ruchu, do Katowic włącznie, po zmianie rozkładu nadal obsługiwały PR.

O tym, że bariery proceduralno-finansowe nie muszą być przeszkodą w sprawnej realizacji przewozów międzywojewódzkich, świadczy choćby osiągnięcie porozumienia pomiędzy samorządami województw śląskiego i małopolskiego w sprawie utrzymania w całości relacji Kraków – Katowice. Przypadek tej trasy pokazuje też, że mimo decyzji władz województwa śląskiego o powierzeniu wszystkich połączeń w województwie spółce KŚ, nie stanowiło jednak problemu, by trasę z Krakowa aż do samych Katowic (a nie tylko do stacji w rejonie granicy województwa – np. do Trzebini czy Jaworzna Szczakowej) pozostawić do obsługi innemu przewoźnikowi. Za jeden z większych błędów na etapie zmiany przewoźnika – niezrozumiałych z punktu widzenia pasażerów – należy uznać fakt, iż analogicznych porozumień w sprawie utrzymania danej relacji w całości nie udało się uzyskać w przypadku tras do Kozłowa/Sędziszowa, Opola czy Wielunia.

Należy też zwrócić uwagę na chaotyczną politykę medialną związaną z informowaniem o przyczynach dzielenia relacji. Przykładem tego są choćby dwie wypowiedzi na ten temat, które pojawiły się w środkach masowego przekazu.

Witold Trólka, rzecznik prasowy Urzędu Marszałkowskiego Województwa Śląskiego, informował media, iż ze strony województwa śląskiego padła wspomniana już wcześniej propozycja, aby trasę w kierunku Sędziszowa i Kielc obsługiwały naprzemiennie pociągi KŚ i PR. *W połowie lipca marszałek Województwa Śląskiego Adam Matusiewicz zaproponował osiągnięcie kompromisu. Polega on na tym, że część przewozów międzywojewódzkich byłaby realizowana przez Koleje Śląskie, część przez przewoźnika z sąsiadującego województwa. Pod względem finansowym oznaczać to będzie, iż dane województwo będzie dotować usługi przewozowe swojego przewoźnika na obszarze drugiego województwa. Dla pasażerów jest to najkorzystniejszy wariant, gdyż zapewnia płynny przejazd do celu podróży (Jak pojedziemy na Śląsk? Albo Kolej, albo Przewozy, „Gazeta Wyborcza Kielce”, 28.07.2012 r.).* Tymczasem rzecznik prasowy KŚ stwierdzał w wypowiedziach prasowych, iż spółka ta... nie może realizować tego połączenia: *Koleje Śląskie tłumaczą, że nie mogą obsługiwać bezpośredniego połączenia z Katowic do Kielc, bo zostały stworzone do obsługi połączeń lokalnych. - Trasa do Kielc to typowe połączenie międzyregionalne, których nie ma w naszej strategii - mówi Adam Warzecha, rzecznik KŚ (Podróż z Kielc do Katowic: Pociąg, autobus, pociąg; „Gazeta Wyborcza Katowice”, 27.09.2012 r.).*

Szanując argumenty wszystkich stron – nie wyciągając jednocześnie kategorycznych wniosków, która ze stron ostatecznie miała rację i która ze stron w większym stopniu była winna podzielenia relacji – pamiętając jednocześnie o barierach prawno-finansowych przy organizowaniu przewozów międzywojewódzkich - należy pamiętać, że strony mające wpływ na obecny kształt rozkładu jazdy doprowadziły do wydatnego pogorszenia się oferty na trasie pomiędzy Katowicami i Kozłowem/Sędziszowem, skutkującej tym, że zainteresowanie ofertą kolejową na tej trasie zmalało niemalże do zera. Dowodem tego jest choćby artykuł z „Gazety Krakowskiej” (*Pociągi z Olkusza na Śląsk jeżdżą puste; „GK”, 6.01.2013 r.)* – autorka artykułu opisuje w nim sytuację, w której była jedyną pasażerką wsiadającą w Olkuszu do

pociągu w celu dojechania – dwukrotnie przesiadając się – do Katowic. We wspomnianym artykule można było przeczytać, iż w podobnym czasie co pociąg, spod dworca w Olkuszu odjechały dwa prywatne mikrobusy do Katowic, w których frekwencja była niemalże stuprocentowa.

4.2. Analiza oferty KŚ z podziałem na poszczególne trasy

Siatka połączeń zaplanowanych do obsługi od 9 grudnia 2012 r. przez KŚ pozostała w dużej mierze niezmienną względem siatki połączeń realizowanych przez PR.

Zaplanowano reaktywowanie przez KŚ przewozów pasażerskich na dwóch trasach: Herby Nowe – Kłobuck (od 9.12.2012 r.) oraz Bytom – Gliwice (od 1.02.2013 r.). Nowością w ofercie jest też uruchomienie komunikacji autobusowej KŚ na trasie Łodygowice – Szczyrk. W porównaniu z wcześniejszą ofertą PR, nowością w rozkładzie KŚ jest też jedna para pociągów dziennie w relacji Gliwice – Paczyna – Lubliniec, realizowana na odcinku Paczyna – Lubliniec po trasie towarowej, na której PR nie uruchamiały pociągów Regio.⁹⁰

Od nowego rozkładu zawieszony został ruch pasażerski na odcinku Wodzisław Śląski – Chałupki. Zawieszono także pociągi międzywojewódzkie w relacji Częstochowa – Zduńska Wola (woj. łódzkie), a także regionalne pociągi międzynarodowe przejeżdżające przez granicę w Chałupkach/Bohuminie (w poprzednim rozkładzie jazdy kursowała tędy 1 para pociągów PR, w relacji Opole – Kędzierzyn-Koźle – Racibórz – Chałupki – Bohumin).

Szczegółowa analiza rozkładu zaplanowanego przez KŚ do realizacji od 9 grudnia, dotyczy zarówno linii, na których ruch w poprzednim rozkładzie był prowadzony przez KŚ (Katowice – Wiśla i Gliwice – Częstochowa), jak również linii przejętych przez KŚ od PR, w tym tras, których obsługę z dniem 15.12.2012 r. ponownie w całości przejął PR, tj. odcinków Gliwice – Kędzierzyn-Koźle, Gliwice – Strzelce Opolskie, Racibórz – Kędzierzyn-Koźle, Częstochowa – Radomsko i Częstochowa – Kielce. Dla pociągów KŚ wprowadzono cykliczny rozkład jazdy – z nielicznymi wyjątkami (dotyczącymi głównie pociągów przyśpieszonych), został on wprowadzony na wszystkich liniach obsługiwanych przez KŚ, co należy zdecydowanie uznać za jedną z największych zalet oferty tego przewoźnika.

Analizy dokonano osobno dla każdej z linii. W tabelach porównano liczbę pociągów zaplanowanych przez KŚ w rozkładzie jazdy 2012/13 (w terminie od 9.12.2012 r. do 9.02.2013 r., czyli do pierwszej rocznej korekty rozkładu), w porównaniu z ofertą realizowaną na tych samych odcinkach w RJ 2011/12 (w okresie od 16.10 do 8.12.2012 r.). W tabelach dokonano podziału na pociągi osobowe (O) i przyśpieszone (P). Mianem przyśpieszonych określono pociągi, które na danym odcinku wykazanym w tabeli nie zatrzymywały się na co najmniej dwóch stacjach/przystankach względem zatrzymań zaplanowanych dla pociągów osobowych. Przyjęto założenie, że jeśli np. pociąg kursujący w relacji Częstochowa – Gliwice kursował na odcinku Częstochowa – Zawiercie jako przyśpieszony a dalej jako osobowy, to w odpowiedniej tabeli, na odcinkach Częstochowa – Myszków i Myszków – Zawiercie został wykazany jako przyśpieszony, a na wszystkich pozostałych jako osobowy.

⁹⁰ Pociągi Gliwice – Paczyna – Lubliniec nie były anonsowane się w „wyjściowej” ofercie KŚ, czyli rozkładzie obowiązującym od 9.12.2012 r. (rozpoczęły kursowanie z dniem 18.01.2013 r.), dlatego też w niniejszej analizie nie zostaną uwzględnione

Analiza przyczyn występowania problemów z realizacją rozkładu jazdy 2012/2013
w Kolejach Śląskich sp. z o.o.

Wyjątkiem przy podziale na pociągi osobowe i przyśpieszone był odcinek Łazy – Zawiercie, gdzie rozgraniczenia w tym względzie nie da się wprowadzić: jeśli na odcinkach sąsiadujących z odcinkiem Łazy – Zawiercie dany pociąg miał charakter przyśpieszonego, również na omawianym odcinku był wykazywany jako przyśpieszony.

W tym miejscu należy też zwrócić uwagę, że konstruktorzy rozkładu KŚ zdecydowali o całkowitej rezygnacji z zatrzymań pociągów na niektórych stacjach/przystankach: Katowice Brynów, Katowice Ligota, Katowice Podlesie i Czechowice-Dziedzice Przystanek w przypadku wszystkich pociągów kursujących na trasie Katowice – Bielsko-Biała (za wyjątkiem pociągów łączących Katowice z Tychami i Rybnikiem), Rybnik Piaski i Rybnik Gortatowice w przypadku wszystkich pociągów kursujących na trasie Rybnik – Pszczyna oraz Bytom Północny w przypadku wszystkich pociągów kursujących na trasie Katowice – Tarnowskie Góry. Dla wszystkich ww. stacji/przystanków, za wyjątkiem tych położonych na terenie Katowic, oznaczało to całkowitą rezygnację z ich eksploatacji.

W poniższych tabelach, jako pociąg osobowy w RJ 2012/13 przyjęto pociąg zatrzymujący się na wszystkich stacjach/przystankach zgodnie z planem przyjętym przez KŚ (a nie zgodnie z faktycznym istnieniem wszystkich stacji/przystanków, także tych, na których zlikwidowano zatrzymania pociągów KŚ).

Tabela 3 Liczba pociągów na trasie Częstochowa – Katowice - Gliwice

| Odcinek/dni tygodnia/rodzaje pociągów (O-osob.; P-przyśp.)/terminy (2012-13 – rozkład obecny; 2011-12 – rozkład poprzedni) | | Dni robocze | | | Soboty | | | Niedziele | | |
|--|---------|-------------|----|-----|--------|---|-----|-----------|---|-----|
| | | O | P | O+P | O | P | O+P | O | P | O+P |
| Częstochowa – Myszków | 2012/13 | 20 | 14 | 34 | 20 | 5 | 25 | 20 | 5 | 25 |
| | 2011/12 | 21 | 10 | 31 | 19 | 3 | 22 | 19 | 3 | 22 |
| Myszków – Zawiercie | 2012/13 | 22 | 14 | 36 | 20 | 5 | 25 | 20 | 5 | 25 |
| | 2011/12 | 21 | 10 | 31 | 19 | 3 | 22 | 19 | 3 | 22 |
| Zawiercie – Łazy | 2012/13 | 30 | 13 | 43 | 20 | 5 | 25 | 20 | 5 | 25 |
| | 2011/12 | 31 | 11 | 42 | 19 | 3 | 22 | 19 | 3 | 22 |
| Łazy – Dąbrowa Górnicza Ząbk. | 2012/13 | 29 | 11 | 40 | 18 | 3 | 21 | 18 | 3 | 21 |
| | 2011/12 | 28 | 11 | 39 | 18 | 3 | 21 | 18 | 3 | 21 |
| Dąbrowa Górn. Ząbk. – Katowice | 2012/13 | 33 | 11 | 44 | 18 | 3 | 21 | 18 | 3 | 21 |
| | 2011/12 | 31 | 11 | 42 | 19 | 3 | 22 | 19 | 3 | 22 |
| Katowice – | 2012/13 | 34 | 9 | 43 | 19 | 4 | 23 | 19 | 4 | 23 |

Analiza przyczyn występowania problemów z realizacją rozkładu jazdy 2012/2013
w Kolejach Śląskich sp. z o.o.

| Odcinek/dni tygodnia/rodzaje pociągów (O-osob.; P-przyśp.)/terminy (2012-13 – rozkład obecny; 2011-12 – rozkład poprzedni) | | Dni robocze | | | Soboty | | | Niedziele | | |
|--|----------------|-------------|----|-----------|--------|---|-----------|-----------|---|-----------|
| | | O | P | O+P | O | P | O+P | O | P | O+P |
| Gliwice | 2011/12 | 36 | 5 | 41 | 19 | 1 | 20 | 19 | 1 | 20 |
| Gliwice – Katowice | 2012/13 | 35 | 8 | 43 | 22 | 4 | 26 | 22 | 4 | 26 |
| | 2011/12 | 36 | 5 | 41 | 19 | 1 | 20 | 19 | 1 | 20 |
| Katowice – Dąbrowa G. Z. | 2012/13 | 33 | 12 | 45 | 20 | 3 | 23 | 20 | 3 | 23 |
| | 2011/12 | 29 | 9 | 38 | 18 | 2 | 20 | 18 | 2 | 20 |
| Dąbrowa Górn. Ząbk. – Łazy | 2012/13 | 29 | 12 | 41 | 20 | 3 | 23 | 20 | 3 | 23 |
| | 2011/12 | 29 | 9 | 38 | 18 | 2 | 20 | 18 | 2 | 20 |
| Łazy – Zawiercie | 2012/13 | 31 | 13 | 44 | 22 | 4 | 26 | 22 | 4 | 26 |
| | 2011/12 | 31 | 9 | 40 | 21 | 2 | 23 | 21 | 2 | 23 |
| Zawiercie – Myszków | 2012/13 | 24 | 13 | 37 | 21 | 5 | 26 | 21 | 5 | 26 |
| | 2011/12 | 20 | 9 | 29 | 20 | 2 | 22 | 20 | 2 | 22 |
| Myszków – Częstochowa | 2012/13 | 22 | 13 | 35 | 21 | 5 | 26 | 21 | 5 | 26 |
| | 2011/12 | 20 | 9 | 29 | 20 | 2 | 22 | 20 | 2 | 22 |

Źródło: opracowanie własne na podstawie RJ 2011/12 i RJ 2012/13

Poprawa oferty na tej trasie jest wyraźnie widoczna. Dowodem tego jest m.in. wzrost, w porach szczytowych, liczby pociągów łączących Katowice z Częstochową: w porannym szczycie (przed godz. 8) do Katowic przyjeżdża 7 pociągów z Częstochowy, w tym przyśpieszone (w poprzednim rozkładzie było to 5 pociągów, w tym 2 przyśpieszone); z kolei w popołudniowym szczycie (godz. 14-18) z Katowic do Częstochowy odjeżdża 10 pociągów (o 2 więcej niż w poprzednim rozkładzie), w tym 4 przyśpieszone (tyle samo co w poprzednim rozkładzie).

Na trasie w kierunku Częstochowy wyraźnie odczuwalne jest również zwiększenie liczby pociągów w porze międzyszczytowej: na odcinku Katowice – Dąbrowa Górnicza Ząbkowice częstotliwość kursowania w dni robocze przez cały dzień (do godz. 20) nie jest obecnie niższa niż co 30 min; w poprzednim rozkładzie w porze międzyszczytowej przerwy pomiędzy pociągami wynosiły do 60 min.

Istotną zmianą jest wydatne zwiększenie na całej trasie pomiędzy Gliwicami i Częstochową liczby pociągów przyśpieszonych. O ile na odcinku pomiędzy Gliwicami i Katowicami fakt podróżowania pociągiem osobowym bądź przyśpieszonym nie stanowi dla podróżnego istotnej różnicy (czas jazdy pociągiem przyśpieszonym jest krótszy jedynie o 2-3 minuty), o tyle na trasie do Częstochowy różnica jest już istotna: pociąg osobowy pokonuje trasę Katowice – Częstochowa w 87 min, a pociąg przyśpieszony – w 70 min.

W obecnym rozkładzie łatwiej jest dojechać do Katowic od strony Gliwic w porze porannej: pierwszy pociąg do Katowic, kursujący codziennie, przyjeżdża o godz. 4.03; w poprzednim rozkładzie pierwszy pociąg przyjeżdżał o godz. 4.30 w dni robocze i o godz. 5.38 w weekendy.

Wraz z przejściem przez KŚ całości przewozów w regionie, utworzone zostały bezpośrednie pociągi KŚ łączące Częstochowę nie tylko z Katowicami i Gliwicami, ale także z ważnymi ośrodkami na południu województwa – m.in. z Bielskiem-Białą i Rybnikiem. Częstochowę z Bielskiem łączy w dni robocze 6 bezpośrednich pociągów w kierunku Bielska i 5 w kierunku Częstochowy oraz 2 pary pociągów w weekendy, a Częstochowę z Rybnikiem – 3 pary pociągów w dni robocze. „Bielskie” pociągi kursują w relacjach z Częstochowy do Żywca lub Zwardonia, a w przeciwnym kierunku – ze Zwardonia, Węgierskiej Górki lub Żywca, natomiast pociągi „rybnickie” kursują w relacjach Częstochowa – Racibórz; w bezpośredniej relacji łączącej Częstochowę z południem województwa kursują też pociągi KŚ Częstochowa – Wisła (1 para w weekendy i 1 pociąg w dni robocze do Częstochowy). Na odcinku Katowice – Częstochowa wszystkie te pociągi kursują jako przyśpieszone, pomiędzy Katowicami i stacją końcową/początkową na południu województwa w większości wypadków kursują jako osobowe.

Częstochowa (230 tys. mieszkańców), Bielsko-Biała (175 tys.) i Rybnik (141 tys.) to trzy największe miasta województwa śląskiego leżące poza centralną aglomeracją. Ich wzajemne oddziaływanie na siebie jest naturalnie znacznie mniejsze niż oddziaływanie centralnej aglomeracji na każde z nich, jednak uruchomienie bezpośrednich pociągów w omówionych powyżej relacjach bez wątpienia w pewnym stopniu odpowiada popytowi podróżnych, a zatem ułatwia podróżowanie i zachęca do korzystania z usług kolei. Uruchomienie bezpośrednich pociągów ułatwiło też podróżowanie pomiędzy południem województwa i takimi miastami jak Sosnowiec, Dąbrowa Górnicza czy Zawiercie, które dotąd nie posiadały bezpośrednich połączeń regionalnych z Bielskiem czy Rybnikiem.

Jakkolwiek dążenie do rozwoju połączeń bezpośrednich w omawianych relacjach należy uznać za pozytywną stronę rozkładu zaproponowanego przez KŚ, trudno jednak postawić tezę, że oferta pociągów bezpośrednich ma charakter kompletny i w istocie wychodzi naprzeciw oczekiwaniom podróżnych, którzy np. muszą odbyć podróż tam i z powrotem tego samego dnia. Dowodem tego jest choćby fakt, iż ostatni bezpośredni pociąg KŚ łączący Bielsko z Częstochową, odjeżdża z Bielska już o godz. 14.26 (przy czym ostatni bezpośredni pociąg w przeciwną stronę odjeżdża z Częstochowy o godz. 18.15), a ostatni pociąg z Częstochowy do Raciborza – o godz. 14.11. Dowodem niekonsekwencji w tworzeniu oferty pociągów bezpośrednich jest też m.in. fakt, iż w dni robocze bezpośrednim pociągiem można dojechać z Wisły do Częstochowy, ale w przeciwnym kierunku już nie.

Mało atrakcyjne dla podróżnych wydaje się być też weekendowe przyśpieszone połączenie Częstochowa – Zwardoń, które miało ułatwić dojazd mieszkańcom północnej części województwa na weekendowy wypoczynek m.in. w Beskidzie Żywieckim. Pociąg ten

Analiza przyczyn występowania problemów z realizacją rozkładu jazdy 2012/2013
w Kolejach Śląskich sp. z o.o.

jest jak gdyby kopią istniejącego od wielu lat przyśpieszonego połączenia weekendowego Częstochowa – Wisła (realizowanego jeszcze przez PR, następnie przejętego przez KŚ). O ile jednak godzina odjazdu pociągu powrotnego do Częstochowy wydaje się być atrakcyjna dla podróżnych (godz. 17.17 z Wisły Uzdrawiska), o tyle godzina odjazdu powrotnego pociągu ze Zwardonia do Częstochowy (godz. 13.56) wydaje się być zbyt wczesna jak na zakończenie weekendowego wypoczynku.

Tabela 4 Tabela pociągów na trasie Katowice/Sosnowiec – Sławków - Sędziszów

| Odcinek/dni tygodnia/rodzaje pociągów (O-osob.; P-przyśp.)/terminy (2012-13 – rozkład obecny; 2011-12 – rozkład poprzedni) | | Dni robocze | | | Soboty | | | Niedziele | | |
|--|---------|-------------|------|------|--------|------|------|-----------|------|------|
| | | O | P | O+P | O | P | O+P | O | P | O+P |
| Katowice – Sosn. Płd. – Sławków | 2012/13 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 |
| | 2011/12 | 8 | 0 | 8 | 7 | 0 | 7 | 7 | 0 | 7 |
| Sosn. Gł. – Sosn. Płd. - Sławków | 2012/13 | 7/7* | 0/1* | 7/8* | 5/5* | 0/1* | 5/6* | 5/5* | 0/1* | 5/6* |
| | 2011/12 | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Sławków – Kozłów | 2012/13 | 6 | 0 | 6 | 5 | 0 | 5 | 5 | 0 | 5 |
| | 2011/12 | 8 | 0 | 8 | 7 | 0 | 7 | 7 | 0 | 7 |
| Kozłów – Sławków | 2012/13 | 6 | 0 | 6 | 5 | 0 | 5 | 5 | 0 | 5 |
| | 2011/12 | 8 | 0 | 8 | 7 | 0 | 7 | 7 | 0 | 7 |
| Sławków – Sosn. Płd. – Sosn. Gł. | 2012/13 | 7/6* | 0/2* | 7/8* | 5/5* | 0/1* | 5/6* | 5/5* | 0/1* | 5/6* |
| | 2011/12 | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Sławków – Sosn. Płd. - Katowice | 2012/13 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 |
| | 2011/12 | 8 | 0 | 8 | 7 | 0 | 7 | 7 | 0 | 7 |

* Zapis A/B oznacza: „A” – liczba pociągów; „B” – liczba autobusów drogowych KŚ

Źródło: opracowanie własne na podstawie RJ 2011/12 i RJ 2012/13

Terminy kursowania autobusów (zarówno godziny ich odjazdów z Sosnowca, jak i ze Sławkowa) w większości wypadków pokrywają się z godzinami kursowania pociągów. W związku z tym można przyjąć, iż liczba pojedynczych kursów na odcinku Sosnowiec –

Sławków (licząc połączenia kolejowe i autobusowe wykonywane w analogicznych godzinach jako jeden kurs) *de facto* nie zmieniła się.

Wszystkie pociągi PR z/do Kozłowa, Sędziszowa bądź Kielc są w Sławkowie skomunikowane z autobusami KŚ – w niektórych przypadkach w skomunikowane są z nimi także pociągi KŚ, jednak wskutek tego, iż autobus pokonuje trasę Sławków – Sosnowiec szybciej od pociągu (25 min – autobus przyspieszony, 40 min – autobus zwykły, 50 min – pociąg), z punktu widzenia podróżnego bardziej opłacalne jest podróżowanie na tej trasie autobusem KŚ.

Czas wyznaczony na przesiadanie się, zarówno w Sosnowcu (pomiędzy pociągami KŚ do/z Katowic oraz pociągami lub autobusami KŚ do/ze Sławkowa), jak i w Sławkowie (pomiędzy pociągami PR i pociągami lub autobusami KŚ) jest bardzo zróżnicowany i wynosi:

- W kierunku Kozłowa: 5-10 min w Sosnowcu, 4-22 min w Sławkowie;
- W kierunku Katowic: 2-28 min w Sławkowie, 3-16 min w Sosnowcu.

Wprowadzenie dwukrotnego przesiadania się sprawiło, że w obecnym RJ czas jazdy np. z Olkusza do Katowic wynosi 80-102 min, a w przeciwną stronę 84-102 min. W poprzednim rozkładzie, bez konieczności przesiadania się, czas podróży na tej trasie wynosił 80 min. Podzielenie relacji wpłynęło zatem na wydłużenie się czasu jazdy w sumie w dość niewielkim stopniu, jednak sam fakt konieczności dokonywania aż dwóch przesiadek wpłynął – jak już wspomniano – w istotny sposób na zniechęcenie się podróżnych do korzystania z usług kolei. Zmianę oferty na tej trasie należy zatem uznać za jedną z największych wad w rozkładzie KŚ.

Dodatkowo należy zauważyć, że wraz ze zmianą oferty zlikwidowane zostały bezpośrednie pociągi w relacji Kielce – Sędziszów – Katowice. W poprzednim rozkładzie kursowały 3 takie pociągi w relacji do Katowic i 2 w relacji do Kielc. Obecnie uruchamiany jest 1 bezpośredni pociąg Kielce – Sławków i dwa pociągi Sławków – Kielce, co oznacza, że w większości wypadków podróżny wybierający podróż z Kielc do Katowic omawianą trasą, zmuszony jest przesiadać się aż trzykrotnie (w Sędziszowie lub Kozłowie, Sławkowie i Sosnowcu).

Istnieje wprawdzie obecnie możliwość dojechania pociągiem osobowym z Katowic do Kielc tylko 1-krotnym przesiadaniem się (w Częstochowie), ale jest to trasa znacznie dłuższa (230 km wobec 160 km przez Sędziszów), co naturalnie wpływa na wysokość ceny biletu. Wszystko to skutecznie zniechęca podróżnych do korzystania z usług przewoźników kolejowych w prestiżowej relacji pomiędzy stolicami województw, przy automatycznym zwiększeniu zainteresowania korzystaniem z konkurencyjnych środków transportu.

Wadą obecnego rozkładu jest też fakt, iż w poprzednim rozkładzie ostatni pociąg z Katowic do Sędziszowa wyjeżdżał o godz. 20.03, a obecnie, aby dostać się pociągiem dalej niż do Sławkowa, trzeba wyjechać z Katowic najpóźniej o godz. 17.46.

Tabela 5 Liczba pociągów na trasie Sosnowiec – Katowice - Tychy

| Odcinek/dni tygodnia/rodzaje pociągów (O-osob.; P-przyśp.)/terminy (2012-13 – rozkład obecny; 2011-12 – rozkład poprzedni) | | Dni robocze | | | Soboty | | | Niedziele | | |
|--|---------|-------------|---|-----------|--------|---|-----------|-----------|---|-----------|
| | | O | P | O+P | O | P | O+P | O | P | O+P |
| Sosnowiec Gł. – Katowice | 2012/13 | 31 | 0 | 31 | 26 | 0 | 26 | 17 | 0 | 17 |
| | 2011/12 | 26 | 0 | 26 | 16 | 0 | 16 | 16 | 0 | 16 |
| Katowice – Tychy Grota | 2012/13 | 35 | 0 | 35 | 28 | 0 | 28 | 19 | 0 | 19 |
| | 2011/12 | 32 | 0 | 32 | 19 | 0 | 19 | 19 | 0 | 19 |
| Tychy Grota R. – Tychy Lodow. | 2012/13 | 35 | 0 | 35 | 28 | 0 | 28 | 19 | 0 | 19 |
| | 2011/12 | 31 | 0 | 31 | 19 | 0 | 19 | 19 | 0 | 19 |
| Tychy Lodow. – Tychy Grota R. | 2012/13 | 35 | 0 | 35 | 28 | 0 | 28 | 19 | 0 | 19 |
| | 2011/12 | 31 | 0 | 31 | 19 | 0 | 19 | 19 | 0 | 19 |
| Tychy Grota R. – Katowice | 2012/13 | 35 | 0 | 35 | 28 | 0 | 28 | 19 | 0 | 19 |
| | 2011/12 | 32 | 0 | 32 | 19 | 0 | 19 | 19 | 0 | 19 |
| Katowice – Sosnowiec Gł. | 2012/13 | 31 | 0 | 31 | 26 | 0 | 26 | 17 | 0 | 17 |
| | 2011/12 | 26 | 0 | 26 | 16 | 0 | 16 | 16 | 0 | 16 |

Źródło: opracowanie własne na podstawie RJ 2011/12 i RJ 2012/13

Zmiany w ofercie na tej trasie – oprócz wprowadzenia cyklicznego rozkładu kursowania – polegały przede wszystkim na zwiększeniu liczby pociągów kursujących w soboty. Nowością jest także m.in. wcześniejsze rozpoczęcie kursowania w relacji do Tychów (odjazd pierwszego pociągu z Katowic – obecnie: godz. 4.07, w poprzednim rozkładzie: godz. 4.53), jak i późniejszy odjazd ostatniego pociągu z Tychów do Katowic (godz. 23.20; poprzednio – godz. 22.23).

Analiza przyczyn występowania problemów z realizacją rozkładu jazdy 2012/2013
w Kolejach Śląskich sp. z o.o.

Tabela 6 Liczba pociągów na trasie Katowice – Bielsko-Biała – Zwardoń

| Odcinek/dni tygodnia/rodzaje pociągów (O-osob.; P-przyśp.)/terminy (2012-13 – rozkład obecny; 2011-12 – rozkład poprzedni) | | Dni robocze | | | Soboty | | | Niedziele | | |
|--|---------|-------------|----|-----------|--------|---|-----------|-----------|---|-----------|
| | | O | P | O+P | O | P | O+P | O | P | O+P |
| Katowice – Pszczyna | 2012/13 | 20 | 4 | 24 | 14 | 1 | 15 | 14 | 1 | 15 |
| | 2011/12 | 18 | 2 | 20 | 11 | 2 | 13 | 14 | 1 | 15 |
| Pszczyna – Czechowice-Dz. | 2012/13 | 22 | 4 | 26 | 16 | 1 | 17 | 16 | 1 | 17 |
| | 2011/12 | 22 | 0 | 22 | 14 | 0 | 14 | 16 | 0 | 16 |
| Czechowice-Dz. – Bielsko-Biała | 2012/13 | 16 | 11 | 27 | 13 | 4 | 17 | 13 | 4 | 17 |
| | 2011/12 | 20 | 2 | 22 | 12 | 2 | 14 | 15 | 1 | 16 |
| Bielsko-Biała – Żywiec | 2012/13 | 18 | 2 | 20 | 13 | 2 | 15 | 13 | 2 | 15 |
| | 2011/12 | 18 | 0 | 18 | 12 | 1 | 13 | 14 | 1 | 15 |
| Żywiec – Węgierska G. | 2012/13 | 12 | 2 | 14 | 11 | 1 | 12 | 12 | 2 | 14 |
| | 2011/12 | 12 | 0 | 12 | 11 | 1 | 12 | 10 | 1 | 11 |
| Węgierska G. – Rajcza | 2012/13 | 12 | 1 | 13 | 11 | 1 | 12 | 12 | 2 | 14 |
| | 2011/12 | 12 | 0 | 12 | 11 | 1 | 12 | 10 | 1 | 11 |
| Rajcza – Zwardoń | 2012/13 | 10 | 3 | 13 | 8 | 3 | 11 | 9 | 4 | 13 |
| | 2011/12 | 11 | 0 | 11 | 10 | 1 | 11 | 9 | 1 | 10 |
| Zwardoń – Rajcza | 2012/13 | 10 | 3 | 13 | 9 | 3 | 12 | 8 | 4 | 12 |
| | 2011/12 | 11 | 0 | 11 | 10 | 1 | 11 | 9 | 1 | 10 |
| Rajcza – Węgierska G. | 2012/13 | 12 | 1 | 13 | 12 | 1 | 13 | 11 | 2 | 13 |
| | 2011/12 | 12 | 0 | 12 | 11 | 1 | 12 | 10 | 1 | 11 |
| Węgierska G. – Żywiec | 2012/13 | 12 | 2 | 14 | 11 | 2 | 13 | 10 | 3 | 13 |
| | 2011/12 | 12 | 0 | 12 | 11 | 1 | 12 | 10 | 1 | 11 |

Analiza przyczyn występowania problemów z realizacją rozkładu jazdy 2012/2013
w Kolejach Śląskich sp. z o.o.

| Odcinek/dni tygodnia/rodzaje pociągów (O-osob.; P-przyśp.)/terminy (2012-13 – rozkład obecny; 2011-12 – rozkład poprzedni) | | Dni robocze | | | Soboty | | | Niedziele | | |
|--|----------------|-------------|----|-----------|--------|----|-----------|-----------|---|-----------|
| | | O | P | O+P | O | P | O+P | O | P | O+P |
| Żywiec – Bielsko-Biała | 2012/13 | 19 | 1 | 20 | 15 | 2 | 17 | 12 | 2 | 14 |
| | 2011/12 | 18 | 0 | 18 | 15 | 1 | 16 | 11 | 1 | 12 |
| Bielsko-Biała – Czechowice-Dz. | 2012/13 | 11 | 15 | 26 | 9 | 10 | 19 | 7 | 9 | 16 |
| | 2011/12 | 19 | 3 | 22 | 15 | 2 | 17 | 12 | 1 | 13 |
| Czechowice-Dz. – Pszczyna | 2012/13 | 21 | 6 | 27 | 18 | 2 | 20 | 16 | 1 | 17 |
| | 2011/12 | 22 | 0 | 22 | 17 | 0 | 17 | 13 | 0 | 13 |
| Pszczyna - Katowice | 2012/13 | 18 | 6 | 24 | 15 | 2 | 17 | 13 | 1 | 14 |
| | 2011/12 | 16 | 4 | 20 | 13 | 3 | 16 | 11 | 1 | 12 |

Źródło: opracowanie własne na podstawie RJ 2011/12 i RJ 2012/13

Zmiany w ofercie na tym odcinku były przedmiotem dużych kontrowersji. Intencją konstruktorów nowego RJ było maksymalne skrócenie czasu jazdy pomiędzy Katowicami i Bielskiem-Białą (175 tys. mieszkańców) – drugim po Częstochowie (238 tys. mieszkańców) największym miastem województwa śląskiego leżącym poza centralną aglomeracją. Służyć temu miała likwidacja wszystkich zatrzymań pociągów łączących Katowice z Bielskiem na stacjach/przystankach Katowice Brynów, Katowice Ligota, Katowice Podlesie i Czechowice-Dziedzice Przystanek, zwiększenie liczby pociągów przyśpieszonych, jak też doprowadzenie do sytuacji, w której całość połączeń pomiędzy Katowicami i Bielskiem jest obsługiwana taborem przystosowanym do prędkości 120 km/godz. Wydaje się, iż była to decyzja słuszna, wydatne skrócenie czasu jazdy jest bowiem odczuwalne. W poprzednim rozkładzie pociągi PR pokonywały trasę Katowice – Bielsko-Biała w 70-86 min w kierunku Bielska i w 61-83 min w kierunku przeciwnym; obecnie czas jazdy w kierunku Bielska wynosi 59-67 min, a w kierunku Katowic 54-62 min.

W środkach masowego podniosły się jednak głosy, iż likwidacja części zatrzymań jest błędnym posunięciem, zwłaszcza jeśli chodzi o stację Katowice Ligota, znajdującą się na terenie dużego osiedla mieszkaniowego Ligota-Panewniki (32 tys. mieszkańców). Przedstawiciele KŚ tłumaczyli za pośrednictwem mediów, że utrudnienia dla podróżnych nie będą duże, gdyż w zamian za brak zatrzymań w Ligocie, zaplanowano uruchomienie linii autobusowej KŚ, z pętlą przy przystanku kolejowym Katowice Piotrowice, zapewniającej dojazd m.in. do stacji w Ligocie. Argumentowano także, iż po zmianie rozkładu w Ligocie nadal będą się zatrzymywać pociągi łączące Katowice z Tychami i Rybnikiem, więc nie można

Analiza przyczyn występowania problemów z realizacją rozkładu jazdy 2012/2013
w Kolejach Śląskich sp. z o.o.

wyciągać pochopnych wniosków, że rejon tej stacji został pozbawiony połączeń kolejowych (*Pociągi ominą stację w Ligocie. Będą przesiadki w Piotrowicach na busa, albo inny pociąg*, „Dziennik Zachodni”, 15.11.2012 r.).

Wskutek licznych protestów podróżnych, KŚ zdecydowały jednak, wraz z pierwszą roczną korektą RJ (od 10.02.2013), o przywróceniu zatrzymań dla części pociągów w Ligocie – po 8 zarówno w kierunku Bielska, jak i Katowic, przy czym część zatrzymań dotyczyć będzie nie pociągów do/z Bielska, lecz do/z Wisły (2 w kierunku Wisły, 1 w kierunku Katowic), w przypadku których w momencie wprowadzania nowego rozkładu także zlikwidowano wszystkie zatrzymania w Ligocie. Jasno wynika z tego zatem, że likwidacja części zatrzymań – choć wynikała ze słusznego dążenia do skracania czasu jazdy – była błędna.

Do wad obecnego rozkładu na omawianej trasie należy też zaliczyć m.in. fakt, iż w porze popołudniowego szczytu pociągi z Katowic do Bielska kursują co 30 min tylko do godz. 16.30, a później kursują co 60 min (w poprzednim rozkładzie do godz. 17.30 zachowana była częstotliwość nie mniejsza niż co 45 min).

Nowy rozkład ma też jednak dużo zalet – innych niż omówione już skrócenie czasu jazdy. Ostatni pociąg z Katowic do Żywca (kursujący codziennie) odjeżdża obecnie o godz. 23.01; w poprzednim rozkładzie ostatni pociąg do Żywca odjeżdżał z Katowic o godz. 21.20, a o godz. 22.46 odjeżdżał jeszcze pociąg do Bielska (tylko w dni robocze). Zwiększono liczbę pociągów w dni robocze w porze międzyszczytowej (obecnie w tym okresie pociągi pomiędzy Katowicami i Żywcem kursują cyklicznie co 60 min; w poprzednim rozkładzie przerwa pomiędzy pociągami w porze międzyszczytowej potrafiła wynosić 2 godziny na odcinku Katowice – Bielsko oraz prawie 3 godziny pomiędzy Bielskiem i Żywcem).

Z kolei zwiększenie liczby pociągów na odcinku Żywiec – Zwardoń jest istotne zarówno z punktu widzenia poprawy dostępności do rynków pracy rozwiniętych lepiej niż w powiecie żywieckim (gdzie notowane jest wysokie bezrobocie: wg danych GUS, 15,4% na koniec listopada 2012 r. wobec średniego bezrobocia w całym województwie śląskim 10,8%), jak również z tego względu, że oferta komunikacji autobusowej PKS dla miejscowości leżących wzdłuż linii Żywiec – Zwardoń jest bardzo uboga (np. do miejscowości Sól i Zwardoń autobusy PKS w ogóle nie dojeżdżają).

Tabela 7 Liczba autobusów KŚ na trasie okrężnej (Katowice Piotrowice – Ligota – Piotrowice)

| Odcinek/dni tygodnia/rodzaje pociągów (O-osob.; P-przyśp.)/terminy (2012-13 – rozkład obecny; 2011-12 – rozkład poprzedni) | | Dni robocze | | | Soboty | | | Niedziele | | |
|--|---------|-------------|-----|-----|--------|-----|-----|-----------|-----|-----|
| | | O | P | O+P | O | P | O+P | O | P | O+P |
| Katowice Piotr. (KKA) | 2012/13 | 25 | 0 | 25 | 16 | 0 | 16 | 20 | 0 | 20 |
| | 2011/12 | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |

Źródło: opracowanie własne na podstawie RJ 2011/12 i RJ 2012/13

Analiza przyczyn występowania problemów z realizacją rozkładu jazdy 2012/2013
w Kolejach Śląskich sp. z o.o.

Jest to linia autobusowa KŚ rekompensująca brak zatrzymań w stacji Katowice Ligota dla pociągów łączących Katowice z Bielskiem. Autobusy kursują po trasie okrężnej, z pętlą przy przystanku kolejowym Katowice Piotrowice i trzema przystankami pośrednimi: przy stacji Ligota, Okręgowym Szpitalu Kolejowym oraz kampusie akademickim. Wszystkie autobusy wyruszające z Piotrowic, za wyjątkiem 3 kursów w ciągu dnia, są skomunikowane z pociągami od strony Bielska (czas na przesiadanie wynosi 2-4 min), jednocześnie wszystkie autobusy – za wyjątkiem 5 kursów – dojeżdżające do Piotrowic są skomunikowane z pociągami w kierunku Bielska (czas na przesiadanie: 4-6 min).

Teoretycznie można by z tego wyciągnąć wniosek, że mimo likwidacji zatrzymań pociągów w Ligocie, podróżnym stworzono atrakcyjną ofertę alternatywną, gdyż z jednej strony z biletem KŚ mogą dojechać autobusem także do miejsc oddalonych od stacji w Ligocie, a z drugiej strony – skomunikowania w Piotrowicach są bardzo dobrze dopasowane do pociągów. Wydaje się jednak, że taki wniosek jest błędny, gdyż sama decyzja o uruchomieniu tej linii była błędem.

Rolą przewoźnika kolejowego nie jest bowiem uruchamianie autobusów konkurencyjnych (czy nawet komplementarnych) względem komunikacji miejskiej, dodatkowo kongestia ruchu może wpływać na opóźnianie się kursowania autobusów KŚ względem ich rozkładu jazdy, co z kolei skutkuje albo opóźnianiem pociągów czekających na autobusy, albo brakiem możliwości przesiadania się w Piotrowicach w wyniku spóźnień – wskutek czego idea uruchamiania połączenia autobusowego traci rację bytu.

Zamiast wprowadzania własnej komunikacji autobusowej przez KŚ w tego typu relacjach, bardziej zasadne wydaje się być rozszerzenie oferty łączonych biletów na kolej i komunikację miejską w aglomeracji centralnej (dążenie bądź do poszerzenia oferty „Bilet Śląski” o inne rodzaje biletów niż miesięczne, bądź wprowadzenie na obszarze KZK GOP oferty analogicznej do „Taryfy Pomarańczowej”, obowiązującej w pociągach KŚ i pojazdach MZK Tychy). W związku z przywróceniem przez KŚ części zatrzymań pociągów w stacji Ligota, autobusowa linia okrężna z dniem 10.02.2013 r. ulega likwidacji.

Tabela 8 Liczba autobusów KŚ na trasie Łodygowice – Szczyrk

| Odcinek/dni tygodnia/rodzaje pociągów (O-osob.; P-przyśp.)/terminy (2012-13 – rozkład obecny; 2011-12 – rozkład poprzedni) | | Dni robocze | | | Soboty | | | Niedziele | | |
|--|---------|-------------|-----|-----|--------|-----|-----|-----------|-----|-----|
| | | O | P | O+P | O | P | O+P | O | P | O+P |
| Łodygowice – Szczyrk (KKA) | 2012/13 | 12 | 0 | 12 | 12 | 0 | 12 | 10 | 0 | 10 |
| | 2011/12 | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Szczyrk – Łodygow. (KKA) | 2012/13 | 12 | 0 | 12 | 12 | 0 | 12 | 10 | 0 | 10 |
| | 2011/12 | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |

Źródło: opracowanie własne na podstawie RJ 2011/12 i RJ 2012/13

W przeciwieństwie do omówionego powyżej połączenia autobusowego realizowanego na terenie Katowic, idea uruchomienia linii autobusowej KŚ do Szczyrku – jednego z najpopularniejszych polskich kurortów narciarskich, nie posiadającego połączenia kolejowego – to jedna z najlepszych propozycji rozkładowych wysuniętych przez KŚ. Wszystkie autobusy są w Łodygowicach skomunikowane z pociągami z/do Katowic. Czas dojazdu z Katowic do Szczyrku wynosi 2 godziny, co jest propozycją bardzo konkurencyjną wobec transportu drogowego. Dodatkowo czynnikiem zachęcającym do skorzystania z tej oferty jest oferta taryfowa Beskid Specjal, w ramach której cena biletu normalnego a trasie Katowice – Szczyrk wynosi 15 zł; kupno biletu KŚ na trasie Katowice – Bielsko i następnie biletu PKS na trasie Bielsko – Szczyrk wynosi w sumie 16 zł.

Dobrym pomysłem wydaje się być też decyzja, że autobusy KŚ kursują z Łodygowic (9 km od Szczyrku), a nie np. z Bielska (16 km) czy Żywca (14 km) – i to nie tylko ze względu na bliższą odległość Łodygowic od Szczyrku, ale także ze względu na to, że – zwłaszcza na terenie miasta Bielska – unika się kongestii ruchu. Rozkład autobusów stwarza rozliczne możliwości dotarcia do Szczyrku, także na krótki, np. jednodniowy czy weekendowy pobyt narciarski (pierwszy autobus przyjeżdża do Szczyrku o godz. 7.30, ostatni wyjeżdża o godz. 20.30). Jedynym mankamentem tej propozycji wydaje się być brak dłuższego postoju na końcowym przystanku, w Szczyрку-Salmopolu (autobus po przyjeździe z Łodygowic, od razu do nich wraca). Biorąc pod uwagę, że problem kongestii ruchu ma miejsce – zwłaszcza w sezonie zimowym – także na terenie samego miasta Szczyrk, ułożony w ten sposób rozkład autobusów może stanowić poważny problem dla sprawnego utrzymania skomunikowań w Łodygowicach. Autobusy KŚ do Szczyrku rozpoczęły – zgodnie z planem – kursowanie od 2.01.2013 r.

Tabela 9 Liczba pociągów na trasie Katowice – Wisła

| Odcinek/dni tygodnia/rodzaje pociągów (O-osob.; P-przyśp.)/terminy (2012-13 – rozkład obecny; 2011-12 – rozkład poprzedni) | | Dni robocze | | | Soboty | | | Niedziele | | |
|--|---------|-------------|---|-----|--------|---|-----|-----------|---|-----|
| | | O | P | O+P | O | P | O+P | O | P | O+P |
| Katowice – Wisła Uzdrow. | 2012/13 | 6 | 0 | 6 | 5 | 1 | 6 | 6 | 1 | 7 |
| | 2011/12 | 5 | 0 | 5 | 4 | 2 | 6 | 4 | 2 | 6 |
| Wisła Uzdrow. – Wisła Głębce | 2012/13 | 4 | 1 | 5 | 4 | 1 | 5 | 5 | 1 | 6 |
| | 2011/12 | 5 | 0 | 5 | 6 | 0 | 6 | 6 | 0 | 6 |
| Wisła Głębce – Wisła Uzdrow. | 2012/13 | 5 | 0 | 5 | 6 | 0 | 6 | 5 | 0 | 5 |
| | 2011/12 | 5 | 0 | 5 | 7 | 0 | 7 | 6 | 0 | 6 |
| Wisła Uzdrow. – Katowice | 2012/13 | 5 | 1 | 6 | 5 | 2 | 7 | 4 | 2 | 6 |
| | 2011/12 | 5 | 0 | 5 | 5 | 2 | 7 | 4 | 2 | 6 |

Źródło: opracowanie własne na podstawie RJ 2011/12 i RJ 2012/13

Rozkład na tej trasie nie uległ istotnym modyfikacjom, poza likwidacjami wszystkich zatrzymań pociągów łączących Katowice z Wisłą w Katowicach Ligocie i Goczałkowicach. Wcześniej już – KŚ przejęły od PR obsługę trasy do Wisły z dniem 1.06.2012 r. – pociągi do Wisły nie zatrzymywały się w Katowicach Brynowie i Podlesiu, na wszystkich przystankach pomiędzy Tychami i Pszczyną, a także w Goczałkowicach Zdroju i w Zabrzegu Czarnolesiu (w nowym rozkładzie przywrócono postój na tym ostatnim przystanku dla 1 pary pociągów), co sprawiło, że *de facto* wszystkie pociągi docierające z Katowic do Wisły, podobnie jak pociągi do Bielska, mają *de facto* charakter pociągów co najmniej „pół-przyspieszonych”.

Pozytywną zmianą w ofercie na linii do Wisły jest opóźnienie o prawie godzinę ostatniego pociągu do Katowic (obecny odjazd z Wisły Uzdrowiska – godz. 19.44; w poprzednim rozkładzie była to godz. 18.51), co zwiększa atrakcyjność połączenia kolejowego choćby w oczach osób powracających z weekendowego wypoczynku w Wiśle.

Tabela 10 Liczba pociągów na trasie Katowice – Rybnik

| Odcinek/dni tygodnia/rodzaje pociągów (O-osob.; P-przyśp.)/terminy (2012-13 – rozkład obecny; 2011-12 – rozkład poprzedni) | | Dni robocze | | | Soboty | | | Niedziele | | |
|--|---------|-------------|---|-----|--------|---|-----|-----------|---|-----|
| | | O | P | O+P | O | P | O+P | O | P | O+P |
| Katowice – Rybnik | 2012/13 | 11 | 7 | 18 | 9 | 3 | 12 | 9 | 3 | 12 |
| | 2011/12 | 16 | 0 | 16 | 14 | 0 | 14 | 13 | 0 | 13 |
| Rybnik – Katowice | 2012/13 | 12 | 6 | 18 | 11 | 1 | 12 | 11 | 1 | 12 |
| | 2011/12 | 16 | 0 | 16 | 14 | 0 | 14 | 13 | 0 | 13 |

Źródło: opracowanie własne na podstawie RJ 2011/12 i RJ 2012/13

Oferta na tej trasie nie uległa istotnym zmianom. Częstotliwość kursowania pozostała nie częstsza niż co 60 min (także w godzinach szczytu). Różnica polega na tym, że w dni robocze praktycznie przez cały dzień wprowadzono częstotliwość 60-minutową w obu kierunkach – także w porze międzyszczytowej i wieczornej. Częściowym wyjątkiem w tym względzie jest rzadsze kursowanie pociągów w kierunku Rybnika w porze wieczornej: ostatnie pociągi odjeżdżają z Katowic o godz. 19.20, 21.22 i 22.55, co jest ofertą zbliżoną do ubiegłorocznej.

Natomiast biorąc pod uwagę, że pociąg wyjeżdżający z Katowic o godz. 19.20 kursuje tylko w dni robocze, oznacza to, iż w weekendy w porze wczesnowieczornej z Katowic do Rybnika – miasta liczącego 141 tys. mieszkańców – nie ma żadnego połączenia kolejowego aż przez 3 godziny (18.22, 21.22), co należy uznać za bardzo poważny mankament obecnej oferty. W poprzednim rozkładzie pociągi w tej porze dnia odjeżdżały z Katowic do Rybnika – codziennie – o godz. 18.06, 19.18 i 21.06.

Tabela 11 Liczba pociągów na trasie Katowice – Lubliniec – Kluczbork

| Odcinek/dni tygodnia/rodzaje pociągów (O-osob.; P-przyśp.)/terminy (2012-13 – rozkład obecny; 2011-12 – rozkład poprzedni) | | Dni robocze | | | Soboty | | | Niedziele | | |
|--|---------|-------------|---|-----|--------|---|-----|-----------|---|-----|
| | | O | P | O+P | O | P | O+P | O | P | O+P |
| Katowice – Tarnowskie Góry | 2012/13 | 13 | 1 | 14 | 10 | 1 | 11 | 10 | 0 | 10 |
| | 2011/12 | 12 | 0 | 12 | 11 | 0 | 11 | 10 | 0 | 10 |
| Tarnowskie Góry | 2012/13 | 12 | 0 | 12 | 9 | 0 | 9 | 9 | 0 | 9 |

Analiza przyczyn występowania problemów z realizacją rozkładu jazdy 2012/2013
w Kolejach Śląskich sp. z o.o.

| Odcinek/dni tygodnia/rodzaje pociągów (O-osob.; P-przyśp.)/terminy (2012-13 – rozkład obecny; 2011-12 – rozkład poprzedni) | | Dni robocze | | | Soboty | | | Niedziele | | |
|--|----------------|-------------|---|-----------|--------|---|-----------|-----------|---|-----------|
| | | O | P | O+P | O | P | O+P | O | P | O+P |
| – Lubliniec | 2011/12 | 11 | 0 | 11 | 9 | 0 | 9 | 10 | 0 | 10 |
| | 2012/13 | 8 | 0 | 8 | 4 | 0 | 4 | 4 | 0 | 4 |
| Lubliniec – Kluczbork | 2012/13 | 8 | 0 | 8 | 4 | 0 | 4 | 4 | 0 | 4 |
| | 2011/12 | 7 | 0 | 7 | 6 | 0 | 6 | 7 | 0 | 7 |
| Kluczbork – Lubliniec | 2012/13 | 8 | 0 | 8 | 5 | 0 | 5 | 5 | 0 | 5 |
| | 2011/12 | 8* | 0 | 8* | 6 | 0 | 6 | 6 | 0 | 6 |
| Lubliniec – Tarnowskie Góry | 2012/13 | 12 | 0 | 12 | 9 | 0 | 9 | 9 | 0 | 9 |
| | 2011/12 | 11 | 0 | 11 | 10 | 0 | 10 | 9 | 0 | 9 |
| Tarnowskie Góry – Katowice | 2012/13 | 12 | 2 | 14 | 9 | 2 | 11 | 9 | 1 | 10 |
| | 2011/12 | 12 | 0 | 12 | 11 | 0 | 11 | 10 | 0 | 10 |

* Jeden z pociągów kursował tylko w piątki

Źródło: opracowanie własne na podstawie RJ 2011/12 i RJ 2012/13

W wyniku przejścia, wraz z wejściem nowego rozkładu, przez KŚ przewoźów tylko na odcinku Katowice – Lubliniec (stykowy odcinek Lubliniec – Kluczbork pozostał w gestii PR), zlikwidowane zostały bezpośrednie pociągi Katowice – Kluczbork. Stanowiły one zdecydowaną większość spośród wszystkich pociągów PR kursujących w ubiegłym roku na odcinku Kluczbork – Lubliniec (uruchamiano wówczas w dni robocze 5 bezpośrednich pociągów w kierunku Kluczborka i 6 w kierunku Katowic, a w dni wolne, odpowiednio, 4 i 5 pociągów).

Rozkład na tej linii (biorąc pod uwagę cały odcinek Katowice – Kluczbork) w wielu wypadkach został ułożony bardzo źle. Fatalnie zostały przede wszystkim zaplanowane skomunikowania pomiędzy pociągami KŚ i PR w Lublińcu. O ile w kierunku do Kluczborka czas oczekiwania wynosi 4-14 min, czyli niezbyt długo, o tyle w kierunku Katowic najkrótszy czas skomunikowania wynosi aż 21 min – inne wahają się w granicach 25-45 min, zatem w większości wypadków trudno mówić o jakimkolwiek atrakcyjnym skomunikowaniu, co bez wątplenia nie jest wyjściem naprzeciw oczekiwaniom podróżnych, mających jeszcze do niedawna rozbudowaną ofertę bezpośrednich pociągów Katowice – Kluczbork.

Na odcinku Katowice – Tarnowskie Góry istota oferty przewozowej nie uległa zmianie. Trasą tą kursują pociągi w trzech bezpośrednich relacjach: z Katowic do Lublińca, Krzepic bądź Kłobucka (wyjątkiem jest jedna para pociągów kursujących tylko w relacji Katowice – Tarnowskie Góry). Skomunikowanie pomiędzy pociągami z/do Katowic oraz pociągami w

Analiza przyczyn występowania problemów z realizacją rozkładu jazdy 2012/2013
w Kolejach Śląskich sp. z o.o.

pozostałych kierunkach następuje w Tarnowskich Górach. W większości wypadków skomunikowania w Tarnowskich Górach zostały zaplanowane dobrze (czas na przesiadanie zazwyczaj nie przekracza 10 min), choć w dwóch przypadkach, związanych z relacją do Lublińca, skomunikowania w newralgicznych momentach szczytów przewozowych nie zostały zachowane:

- Pociąg Lubliniec – Tarnowskie Góry przyjeżdża do stacji końcowej o godz. 7.34 w sytuacji, w której pociąg Krzepice – Katowice odjeżdża z Tarnowskich Gór o godz. 7.23.
- Pociąg Tarnowskie Góry – Lubliniec odjeżdża ze stacji początkowej o godz. 15.30 w sytuacji, w której pociąg Katowice – Kłobuck przyjeżdża do Tarnowskich Gór o godz. 15.41.

Inne istotne mankamenty oferty na linii do Lublińca to m.in. przyśpieszenie odjazdu ostatniego pociągu z Katowic do Lublińca z godz. 22.08 na godz. 20.40. Z kolei pozytywne aspekty to m.in. wcześniejszy przyjazd pierwszego porannego pociągu w dni robocze z Lublińca do Katowic: obecnie jest to godz. 5.30, co umożliwia dojazd pociągiem do pracy do Katowic na godz. 6 rano; w poprzednim rozkładzie pierwszy pociąg – z Wielunia, posiadający w Tarnowskich Górach skomunikowanie z pociągiem z Lublińca – przyjeżdżał do Katowic o godz. 6.35. Pozytywnym jest też aspekt zwiększenia na omawianej trasie liczby pociągów w porze międzyszczytowej (w poprzednim rozkładzie następowała w porze międzyszczytowej 3-godzinna przerwa w kierunku do Katowic).

Tabela 12 Liczba pociągów na trasie Tarnowskie Góry – Krzepice - Wieluń

| Odcinek/dni tygodnia/rodzaje pociągów (O-osob.; P-przyśp.)/terminy (2012-13 – rozkład obecny; 2011-12 – rozkład poprzedni) | | Dni robocze | | | Soboty | | | Niedziele | | |
|--|---------|-------------|---|-----|--------|---|-----|-----------|---|-----|
| | | O | P | O+P | O | P | O+P | O | P | O+P |
| Tarnowskie Góry – Krzepice | 2012/13 | 6 | 0 | 6 | 4 | 0 | 4 | 5* | 0 | 5* |
| | 2011/12 | 6 | 0 | 6 | 4 | 0 | 4 | 5 | 0 | 5 |
| Krzepice – Wieluń Dąbrowa | 2012/13 | 5 | 0 | 5 | 3 | 0 | 3 | 3 | 0 | 3 |
| | 2011/12 | 4 | 0 | 4 | 4 | 0 | 4 | 4 | 0 | 4 |
| Wieluń Dąbrowa – Krzepice | 2012/13 | 5 | 0 | 5 | 3 | 0 | 3 | 3 | 0 | 3 |
| | 2011/12 | 4 | 0 | 4 | 4 | 0 | 4 | 4 | 0 | 4 |
| Krzepice – Tarnowskie Góry | 2012/13 | 6 | 0 | 6 | 5** | 0 | 5** | 4 | 0 | 4 |
| | 2011/12 | 6 | 0 | 6 | 5 | 0 | 5 | 4 | 0 | 4 |

Analiza przyczyn występowania problemów z realizacją rozkładu jazdy 2012/2013
w Kolejach Śląskich sp. z o.o.

* Kursowanie jednego z pociągów zaplanowano od 20 stycznia 2013 r.

** Kursowanie jednego z pociągów zaplanowano od 19 stycznia 2013 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie RJ 2011/12 i RJ 2012/13

Skomunikowania pociągów PR i KŚ w Krzepicach zostały zaplanowane bardzo źle. Skomunikowanych jest w sumie 9 pociągów (4 w kierunku Wielunia, 5 w kierunku Tarnowskich Gór), z których w 6 przypadkach przesiadanie przebiega dość sprawnie (2-10 min), ale w 3 pozostałych przypadkach czas oczekiwania wynosi aż 30-37 min. Jest to kolejny dowód na to – patrząc na dokonaną wcześniej analizę skomunikowań w Sławkowie i Lublińcu – że dzielenie relacji powoduje wydatne pogorszenie się oferty.

W poprzednim rozkładzie jazdy kursowały dwie bezpośrednie pary pociągów dziennie w relacji Katowice – Wieluń. Obecnie, z racji powierzenia PR obsługi odcinka Krzepice – Wieluń, nie uruchamia się już nie tylko takich pociągów, ale praktycznie nie ma też bezpośrednich pociągów łączących Katowice z Krzepicami. Poza jednym pociągiem dziennie (w porannym szczycie w kierunku do Katowic), wszystkie pozostałe rozpoczynają lub kończą bieg w Tarnowskich Górach, co oznacza, że podróż pociągiem z Katowic do Wielunia wymaga dwukrotnego przesiadania się.

Kolejnym istotnym mankamentem wydaje się być zmniejszenie liczby pociągów w porze szczytu porannego w relacji do Tarnowskich Gór. Obecnie z kierunku Krzepic rano przyjeżdżają do Tarnowskich Gór tylko dwa pociągi (oba skomunikowane z pociągami z Wielunia). Godziny ich przyjazdu do Tarnowskich Gór to 5.14 i 7.22, co stanowi bardzo zbliżone godziny kursowania w porównaniu z ubiegłym rokiem. Natomiast pociąg z Krzepic, także przyjeżdżający w poprzednim rozkładzie do Tarnowskich Gór w porannym szczycie (o godz. 6.12), w nowym rozkładzie został przesunięty na porę międzyszczytową (9.21).

Pozytywem jest natomiast opóźnienie odjazdu ostatniego pociągu z Wielunia skomunikowanego ze składem do Tarnowskich Gór (obecny odjazd – godz. 17.49 z Wielunia Dąbrowy; w poprzednim rozkładzie ostatni pociąg z Wielunia Dąbrowy, w bezpośredniej relacji do Katowic p. Tarnowskie Góry, odjeżdżał o godz. 15.28). Opóźniono też odjazd ostatniego pociągu z Tarnowskich Gór do Krzepic – na godz. 21.50, poprzednio była to godz. 19.44. Ten ostatni pociąg kursował jednak w relacji aż do Wielunia, a obecnie ostatni pociąg do Krzepic posiadający skomunikowanie do Wielunia odjeżdża z Tarnowskich Gór o godz. 18.47, czyli godzinę wcześniej.

Tabela 13 Liczba pociągów na trasie Tarnowskie Góry - Kłobuck

| Odcinek/dni tygodnia/rodzaje pociągów (O-osob.; P-przyśp.)/terminy (2012-13 – rozkład obecny; 2011-12 – rozkład poprzedni) | | Dni robocze | | | Soboty | | | Niedziele | | |
|--|---------|-------------|-----|-----|--------|-----|-----|-----------|-----|-----|
| | | O | P | O+P | O | P | O+P | O | P | O+P |
| Tarnowskie Góry – Kłobuck | 2012/13 | 3 | 0 | 3 | 3 | 0 | 3 | 2 | 0 | 2 |
| | 2011/12 | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Kłobuck – Tarnowskie Góry | 2012/13 | 3 | 0 | 3 | 3 | 0 | 3 | 2 | 0 | 2 |
| | 2011/12 | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |

Źródło: opracowanie własne na podstawie RJ 2011/12 i RJ 2012/13

Reaktywacja przewozów pasażerskich (na odcinku Herby Nowe – Kłobuck) nastąpiła po 3-letniej przerwie. Obecna oferta ma charakter minimalnej. Zapewniony jest dojazd pociągiem z Kłobucka w porannym szczycie zarówno do Tarnowskich Gór (przyjazd pociągu w porannym szczycie 6.10), jak i do Katowic (przyj. 7.30, konieczność przesiadania się w Tarnowskich Górach), jak i powrót z obu tych miast w porze popołudniowego szczytu. Należy jednak zauważyć, że dla osób chcących np. dojeżdżać z Kłobucka do pracy w Katowicach na godz. 8, godziny odjazdów popołudniowych pociągów z Katowic do Kłobucka (14.40, 18.40) wydają się być mało atrakcyjne.

Patrząc na godziny kursowania pociągów do i z Kłobucka (przyjazdy do Kłobucka – godz. 10.31, 16.38, 20.36; odjazdy 5.03, 12.18, 17.04) wydaje się, że przy tak skromnej ofercie bardziej zasadne wydawałaby się rezygnacja z pociągu w porze międzyszczytowej na rzecz np. wprowadzenia pary pociągów w porze porannego szczytu. Nie zmienia to faktu, że sama idea uruchomienia tych pociągów, poprawiająca skomunikowanie peryferyjnie położonego powiatu kłobuckiego z centralną aglomeracją, jest jednym z pozytywów oferty KŚ.

Tabela 14 Liczba pociągów na trasie Częstochowa – Radomsko

| Odcinek/dni tygodnia/rodzaje pociągów (O-osob.; P-przyśp.)/terminy (2012-13 – rozkład obecny; 2011-12 – rozkład poprzedni) | | Dni robocze | | | Soboty | | | Niedziele | | |
|--|---------|-------------|---|-----|--------|---|-----|-----------|---|-----|
| | | O | P | O+P | O | P | O+P | O | P | O+P |
| Częstochowa – Radomsko | 2012/13 | 21 | 0 | 21 | 14 | 0 | 14 | 14 | 0 | 14 |
| | 2011/12 | 13 | 0 | 13 | 12 | 0 | 12 | 12 | 0 | 12 |

Analiza przyczyn występowania problemów z realizacją rozkładu jazdy 2012/2013
w Kolejach Śląskich sp. z o.o.

| Odcinek/dni tygodnia/rodzaje pociągów (O-osob.; P-przyśp.)/terminy (2012-13 – rozkład obecny; 2011-12 – rozkład poprzedni) | | Dni robocze | | | Soboty | | | Niedziele | | |
|--|---------|-------------|---|-----|--------|---|-----|-----------|---|-----|
| | | O | P | O+P | O | P | O+P | O | P | O+P |
| Radomsko - Częstochowa | 2012/13 | 21 | 0 | 21 | 14 | 0 | 14 | 14 | 0 | 14 |
| | 2011/12 | 13 | 0 | 13 | 12 | 0 | 12 | 12 | 0 | 12 |

Źródło: opracowanie własne na podstawie RJ 2011/12 i RJ 2012/13

Linia ta miała być obsługiwana przez dwóch przewoźników, KŚ (15 par pociągów w dni robocze, 9 w weekendy) i PR (odpowiednio, 6 i 5). Zaproponowany przez nich rozkład obowiązujący od 9.12.2012 r. budził wiele wątpliwości. Zgodnie z rozkładem opublikowanym przez obu przewoźników, pociągi KŚ i PR miały w niektórych porach dnia kursować w minimalnych odstępach od siebie, co kilka minut, po czym miała nastąpić prawie godzinna przerwa: przykłady – odjazdy z Częstochowy: 12.35 (KŚ), 12.40 (PR), 13.35 (KŚ), 13.40 (PR), 14.35 (KŚ), 14.40 (PR); odjazdy z Radomska: 10.38 (KŚ), 10.44 (PR), 12.38 (KŚ), 12.43 (PR).

Wszystkie pociągi PR miały kursować w relacjach dłuższych niż do/z Radomska: pomiędzy Częstochową i Piotrkowem Tryb., Koluźkami lub Łodzią. Z kolei w ofercie Kolei Śląskich zaplanowany był tylko jeden pociąg bezpośredni z Radomska do Katowic (w relacjach do Gliwic w porannym szczycie i z Wisły Głębcy w popołudniowym szczycie).

Po przekazaniu z dniem 15.12.2012 r. ponownie obsługi tego odcinka spółce PR, oferta w dużej mierze powróciła swoją formułą do tej, która była realizowana w ubiegłym roku (w kierunku Radomska, 16 pociągów w dni robocze i 7 w weekendy; w kierunku Częstochowy – 15 w dni robocze i 7 w weekendy).

Tabela 15 Liczba pociągów na trasie Kielce - Częstochowa

| Odcinek/dni tygodnia/rodzaje pociągów (O-osob.; P-przyśp.)/terminy (2012-13 – rozkład obecny; 2011-12 – rozkład poprzedni) | | Dni robocze | | | Soboty | | | Niedziele | | |
|--|---------|-------------|---|-----|--------|---|-----|-----------|---|-----|
| | | O | P | O+P | O | P | O+P | O | P | O+P |
| Częstochowa – Żeliszewice | 2012/13 | 7 | 0 | 7 | 6 | 0 | 6 | 7 | 0 | 7 |
| | 2011/12 | 7 | 0 | 7 | 6 | 0 | 6 | 6 | 0 | 6 |

Analiza przyczyn występowania problemów z realizacją rozkładu jazdy 2012/2013
w Kolejach Śląskich sp. z o.o.

| Odcinek/dni tygodnia/rodzaje pociągów (O-osob.; P-przyśp.)/terminy (2012-13 – rozkład obecny; 2011-12 – rozkład poprzedni) | | Dni robocze | | | Soboty | | | Niedziele | | |
|--|---------|-------------|---|-----|--------|---|-----|-----------|---|-----|
| | | O | P | O+P | O | P | O+P | O | P | O+P |
| Żeliszawice – Włoszczowa | 2012/13 | 6 | 0 | 6 | 5 | 0 | 5 | 6 | 0 | 6 |
| | 2011/12 | 7 | 0 | 7 | 6 | 0 | 6 | 6 | 0 | 6 |
| Włoszczowa – Kielce | 2012/13 | 8 | 0 | 8 | 7 | 0 | 7 | 7 | 0 | 7 |
| | 2011/12 | 7 | 0 | 7 | 6 | 0 | 6 | 6 | 0 | 6 |
| Kielce – Włoszczowa | 2012/13 | 8 | 0 | 8 | 7 | 0 | 7 | 7 | 0 | 7 |
| | 2011/12 | 7 | 0 | 7 | 6 | 0 | 6 | 6 | 0 | 6 |
| Włoszczowa – Żeliszawice | 2012/13 | 6 | 0 | 6 | 6 | 0 | 6 | 5 | 0 | 5 |
| | 2011/12 | 7 | 0 | 7 | 6 | 0 | 6 | 6 | 0 | 6 |
| Żeliszawice – Częstochowa | 2012/13 | 7 | 0 | 7 | 7 | 0 | 7 | 6 | 0 | 6 |
| | 2011/12 | 7 | 0 | 7 | 6 | 0 | 6 | 6 | 0 | 6 |

Źródło: opracowanie własne na podstawie RJ 2011/12 i RJ 2012/13

Odcinek ten także miał być obsługiwany wspólnie przez KŚ (po 1 parze pociągów w relacjach Częstochowa – Kielce i Częstochowa – Żeliszawice oraz 3 pary pociągów Częstochowa – Włoszczowa, z czego 1 pociąg w kierunku Włoszczowej miał nie kursować w soboty, a w kierunku Kielc – w niedziele) i PR (pozostałe relacje). Mimo utrzymania podobnej liczby pociągów co w poprzednim roku, charakter wspólnej oferty KŚ i PR był dla pasażera mniej atrakcyjny: z 4 do 3 par zmniejszyła się liczba bezpośrednich pociągów łączących Kielce z Częstochową, przyśpieszono odjazd ostatniego pociągu, którym można dojechać z Kielc do Częstochowy (godz. 16.00, z koniecznością przesiadania się we Włoszczowej – w poprzednim rozkładzie ostatni bezpośredni pociąg z Kielc do Częstochowy odjeżdżał o godz. 17.40). Przyśpieszono także odjazd ostatniego pociągu z Częstochowy do Włoszczowej (godz. 20.40; poprzednio 22.40).

Po przejściu obsługi trasy od 15.12.2012 r. w całości przez PR, oferta pozostała praktycznie niezmienną w porównaniu do wspólnej oferty KŚ i PR (różnica polega jedynie na tym, że PR zaplanowały kursowanie wszystkich pociągów we wszystkie dni tygodnia).

Tabela 16 Liczba pociągów na trasie Częstochowa – Lubliniec

| Odcinek/dni tygodnia/rodzaje pociągów (O-osob.; P-przyśp.)/terminy (2012-13 – rozkład obecny; 2011-12 – rozkład poprzedni) | | Dni robocze | | | Soboty | | | Niedziele | | |
|--|---------|-------------|---|-----|--------|---|-----|-----------|---|-----|
| | | O | P | O+P | O | P | O+P | O | P | O+P |
| Częstochowa – Lubliniec | 2012/13 | 7 | 0 | 7 | 6 | 0 | 6 | 6 | 0 | 6 |
| | 2011/12 | 2 | 0 | 2 | 2 | 0 | 2 | 3 | 0 | 3 |
| Lubliniec – Częstochowa | 2012/13 | 7 | 0 | 7 | 6 | 0 | 6 | 6 | 0 | 6 |
| | 2011/12 | 3* | 0 | 3* | 2 | 0 | 2 | 2 | 0 | 2 |

* Jeden z pociągów kursuje tylko w piątki

Źródło: opracowanie własne na podstawie RJ 2011/12 i RJ 2012/13

Na linii tej w ostatnich latach PR systematycznie ograniczały ofertę przewozową (przed zmianą przewoźnika, oferta ograniczała się, nie licząc kursującego raz w tygodniu pociągu Poznań – Częstochowa, do dwóch pociągów w szczycie porannym w kierunku Częstochowy i dwóch w szczycie popołudniowym w kierunku Lublińca). Zwiększenie liczby pociągów stanowi szansę na ożywienie gospodarcze w regionie – ułatwienie dojazdów do pracy czy szkoły, co biorąc pod uwagę, że powiat częstochowski to region o najwyższym bezrobociu w województwie śląskim (19,8% wg danych GUS z listopada 2012 r.), wydaje się mieć niebagatelne znaczenie.

O tym, iż decyzja o zwiększeniu przez KŚ liczby pociągów na tej trasie była słuszna, może świadczyć choćby fakt, że zdecydowano o częściowym utrzymaniu na tej trasie kursowania komunikacji autobusowej KŚ, która w pierwszych tygodniach po 9.12.2012 r. obsługiwała omawiane połączenie w zamian za pociągi, a obecnie – od 15.01.2013 r. – stanowi uzupełnienie oferty kolejowej. Pozostawiono w ofercie, niezależnie od kursowania pociągów, 4 pary autobusów KŚ, co daje razem (licząc pociągi i autobusy) aż 11 par kursów w dni robocze i 10 w dni wolne. W porównaniu z połączeniem Sosnowiec – Sławków, autobusy KŚ na trasie Lubliniec – Częstochowa kursują w innych godzinach niż pociągi, stanowią autentyczne uzupełnienie oferty, a nie dublowanie się pociągów z autobusami.

Tabela 17 Liczba pociągów na trasie Gliwice – Bytom

| Odcinek/dni tygodnia/rodzaje pociągów (O-osob.; P-przyśp.)/terminy (2012-13 – rozkład obecny; 2011-12 – rozkład poprzedni) | | Dni robocze | | | Soboty | | | Niedziele | | |
|--|---------|-------------|-----|-----|--------|-----|-----|-----------|-----|-----|
| | | O | P | O+P | O | P | O+P | O | P | O+P |
| Gliwice – Bytom | 2012/13 | 8 | 0 | 8 | 5 | 0 | 5 | 5 | 0 | 5 |
| | 2011/12 | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Bytom – Gliwice | 2012/13 | 8 | 0 | 8 | 5 | 0 | 5 | 5 | 0 | 5 |
| | 2011/12 | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |

Źródło: opracowanie własne na podstawie RJ 2011/12 i RJ 2012/13

Pociągi lokalne na tej trasie mają zostać uruchomione z dniem 1.02.2013 r. Jest to druga podejmowana w ostatnich kilku latach próba wznowienia przewozów na tym odcinku. Poprzednia reaktywacja – w czasach, gdy przewoźnikiem były PR – miała miejsce w 2008 r., a przewozy zostały zawieszono 1 marca 2012 r.

Linia łącząca Gliwice (195 tys. mieszkańców) z Bytomiem (182 tys.), przechodząca przez 187-tys. Zabrze, bez wątpienia ma bardzo duży potencjał przewozowy. Ale jej mankamentem jest tylko jeden przystanek pośredni (Bytom Bobrek) – tylko na tym przystanku były realizowane zatrzymania w latach 2008-2012 przez PR i także teraz w rozkładzie KŚ zaplanowany jest tylko ten przystanek pośredni.

Biorąc pod uwagę, iż omawiana trasa ma 19 km i przechodzi przez aglomerację, jest ofertą zdecydowanie nie wychodzącą naprzeciw oczekiwaniom podróżnych. Abstrahując od tego, że bezpośrednią przyczyną zawieszenia przewozów w 2012 r. był spór finansowy pomiędzy PR i samorządem województwa śląskiego dotyczący wysokości dotacji dla PR, charakter tego połączenia wydaje się być zatem mało atrakcyjny dla podróżnych.

Na trasie pomiędzy Bytomiem i Gliwicami są trzy nieczynne obecnie stacje/przystanki pasażerskie: Zabrze Mikulczyce, Zabrze Biskupice i Zabrze Północ. Jeśli przewozy kolejowe na trasie Bytom – Gliwice miałyby stanowić autentyczną konkurencję dla komunikacji miejskiej oraz prywatnego transportu samochodowego, należałoby albo otworzyć nieczynne przystanki (co wiązałoby się z dokonaniem na nich wcześniej prac rewitalizacyjnych), albo zdecydować o budowie nowych przystanków w bardziej atrakcyjnych lokalizacjach (*vide*: inwestycje w nowe przystanki na terenie Tychów oddane do użytku w 2012 r.), np. w rejonie Centrum Handlowego „M1” w Zabrzu. Wydaje się bowiem, że uruchomienie po raz kolejny pociągów w relacji Bytom – Gliwice z jednym tylko przystankiem pośrednim jest powtarzaniem popełnionego już kiedyś błędu.

Dodatkowym mankamentem oferty KŚ na tej trasie jest mało atrakcyjny rozkład jazdy: zarówno bardzo niska częstotliwość kursowania (co 120 min), jak i brak pociągów w porze

Analiza przyczyn występowania problemów z realizacją rozkładu jazdy 2012/2013
w Kolejach Śląskich sp. z o.o.

wieczornej (w dni robocze odjazd ostatniego pociągu z Gliwic zaplanowano o godz. 18.28, z Bytoma o godz. 19.10; w dni wolne, odpowiednio, o godz. 16.28 i 17.10). Jest to oferta absolutnie niespełniająca standardów atrakcyjnego połączenia wewnątrzaglomeracyjnego, mogącego konkurować z komunikacją autobusową.

Tabela 18 Liczba pociągów na trasie Gliwice – Kędzierzyn-Koźle

| Odcinek/dni tygodnia/rodzaje pociągów (O-osob.; P-przyśp.)/terminy (2012-13 – rozkład obecny; 2011-12 – rozkład poprzedni) | | Dni robocze | | | Soboty | | | Niedziele | | |
|--|---------|-------------|---|-----|--------|---|-----|-----------|---|-----|
| | | O | P | O+P | O | P | O+P | O | P | O+P |
| Gliwice – Kędzierzyn-Koźle | 2012/13 | 10 | 0 | 10 | 7 | 0 | 7 | 7 | 0 | 7 |
| | 2011/12 | 10 | 0 | 10 | 6 | 0 | 6 | 6 | 0 | 6 |
| Kędzierzyn-Koźle – Gliwice | 2012/13 | 10 | 0 | 10 | 7 | 0 | 7 | 7 | 0 | 7 |
| | 2011/12 | 10 | 0 | 10 | 6 | 0 | 6 | 6 | 0 | 6 |

Źródło: opracowanie własne na podstawie RJ 2011/12 i RJ 2012/13

Mimo braku zmiany liczby pociągów, dość wyraźnej modyfikacji uległ rozkład proponowany przez KŚ względem wcześniejszego rozkładu PR. Pozytywnymi aspektami oferty KŚ było np. przyśpieszenie przyjazdu w dni robocze pierwszego pociągu do Kędzierzyna (godz. 4.45, w poprzednim rozkładzie 6.15) oraz opóźnienie odjazdów (w dni robocze) ostatnich pociągów – zarówno z Gliwic (godz. 20.14; w poprzednim rozkładzie 19.16), jak i z Kędzierzyna (godz. 21.17; w poprzednim rozkładzie 17.58). Wytrasowanie ostatniego wieczornego pociągu z Kędzierzyna do Gliwic związane było przede wszystkim z koniecznością przejazdu do bazy KŚ w Gliwicach składu obsługującego do godz. 21 połączenie Kędzierzyn-Koźle – Racibórz; nie zmienia to jednak faktu, że udało się dzięki temu uruchomić względnie atrakcyjne późno-wieczorne połączenie Kędzierzyna z Katowicami, dodatkowo skomunikowane w Kędzierzynie z pociągiem z Opola (czas na przesiadkę w Kędzierzynie: 22 min, w Gliwicach: 5 min).

Mankamentem oferty KŚ na tej linii było wytrasowanie w odstępie 25-minutowym dwóch pociągów z Gliwic do Kędzierzyna (godz. 15.51, 16.16), w sytuacji w której w pozostałych porach dnia częstotliwość kursowania na tej trasie wynosiła co 120 min (kolejny pociąg do Kędzierzyna odjeżdżał z Gliwic o godz. 18.16), za wyjątkiem porannego szczytu w relacji do Gliwic, gdzie częstotliwość wynosiła co 60 min. Pociąg odjeżdżający z Gliwic o godz. 16.16 miał następnie w Kędzierzynie – jak wynika z analizy obiegów – 70-minutowy postój. Wydaje się, że nic nie stałoby na przeszkodzie, by odjazd tego pociągu z Gliwic opóźnić o kilkadziesiąt minut (np. na godz. 16.51 albo 17.16). Mimo iż pociąg odjeżdżający z Gliwic o godz. 16.16 był jedynym w ciągu dnia zaplanowanym przez KŚ bezpośrednim pociągiem w relacji Katowice –

Analiza przyczyn występowania problemów z realizacją rozkładu jazdy 2012/2013
w Kolejach Śląskich sp. z o.o.

Kędzierzyn, w tym akurat wypadku wydaje się, iż bardziej zasadnym byłoby podzielić tę relację na dwie części, dzięki czemu racjonalizowano by ofertę na odcinku Gliwice – Kędzierzyn poprzez bardziej równomierne rozłożenie godzin kursowania pociągów.

Po zmianie od 15.12.2012 r. przewoźnika ponownie na PR, oferta na tej trasie pozostała praktycznie niezmienną względem rozkładu zaproponowanego przez KŚ (pozostawiono także dwa pociągi do Kędzierzyna w okolicy godz. 16 kursujące w odstępie 25-minutowym).

Tabela 19 Liczba pociągów na trasie Gliwice – Strzelce Opolskie - Opole

| Odcinek/dni tygodnia/rodzaje pociągów (O-osob.; P-przyśp.)/terminy (2012-13 – rozkład obecny; 2011-12 – rozkład poprzedni) | | Dni robocze | | | Soboty | | | Niedziele | | |
|--|---------|-------------|---|-----------|--------|---|----------|-----------|---|----------|
| | | O | P | O+P | O | P | O+P | O | P | O+P |
| Gliwice – Strzelce Opol. | 2012/13 | 14 | 0 | 14 | 7 | 0 | 7 | 8 | 0 | 8 |
| | 2011/12 | 10 | 0 | 10 | 6 | 0 | 6 | 6 | 0 | 6 |
| Strzelce Opol. – Opole | 2012/13 | 12 | 0 | 12 | 7 | 0 | 7 | 7 | 0 | 7 |
| | 2011/12 | 11 | 0 | 11 | 6 | 0 | 6 | 6 | 0 | 6 |
| Opole – Strzelce Opolskie | 2012/13 | 12 | 0 | 12 | 7 | 0 | 7 | 7 | 0 | 7 |
| | 2011/12 | 10 | 0 | 10 | 6 | 0 | 6 | 6 | 0 | 6 |
| Strzelce Opol. – Gliwice | 2012/13 | 13 | 0 | 13 | 7 | 0 | 7 | 8 | 0 | 8 |
| | 2011/12 | 10 | 0 | 10 | 6 | 0 | 6 | 6 | 0 | 6 |

Źródło: opracowanie własne na podstawie RJ 2011/12 i RJ 2012/13

Skomunikowanie w Strzelcach Opolskich dla pociągów KŚ i PR zaplanowano, w kierunku Opola, dla 12 pociągów w dni robocze i 7 pociągów w weekendy, a w kierunku Gliwic, odpowiednio, dla 11 i 5 pociągów. Skomunikowania zostały zaplanowane bardzo źle. Jedynie w pojedynczych przypadkach czas oczekiwania był krótki (4-12 min); w zdecydowanej większości wypadków wahał się w granicach 25-35 min, co skutkowało znacznym wydłużeniem czasu jazdy, a w konsekwencji – pogorszeniem się oferty.

Dodatkowo nie zostały zsynchronizowane terminy kursowania pociągów KŚ i PR, co było szczególnie widoczne w przypadku pociągów kursujących w kierunku Gliwic w weekendy po południu: w przypadku trzech kolejnych połączeń, rozkład ułożony był tak, że albo pociąg PR kursował w dni robocze a pociąg KŚ codziennie, albo odwrotnie – wskutek czego z Opola do Gliwic przez Strzelce pociągiem osobowym można było wyjechać o godz. 10.03, 13.03, a

Analiza przyczyn występowania problemów z realizacją rozkładu jazdy 2012/2013
w Kolejach Śląskich sp. z o.o.

potem dopiero o godz. 19.13 (w poprzednim rozkładzie pociągi z Opola do Gliwic p. Strzelce, kursujące codziennie, odjeżdżały o godz. 9.17, 12.17, 15.26 i 20.17, czyli odstępy pomiędzy nimi były mniejsze).

Niewątpliwym plusem oferty zaproponowanej przez KŚ – przy utrzymaniu częstotliwości nie większej niż co 60 min – było zwiększenie liczby pociągów w porze porannej i wieczornej. Ostatni pociąg z Gliwic, ze skomunikowaniem do Opola, wyjeżdżał o godz. 20.23 (w poprzednim rozkładzie ostatni pociąg z Gliwic do Opola wyjeżdżał o godz. 18.44; w rozkładzie zaproponowanym przez KŚ pociąg o godz. 20.23 nie kursował w soboty – tego dnia ostatni pociąg z Gliwic wyjeżdżał o godz. 18.23, czyli podobnie jak w poprzednim rozkładzie). Do Gliwic pierwszym pociągiem przez Strzelce umożliwiającym dojazd z Opola można było dojechać, wedle oferty KŚ, na godz. 6.12 (w poprzednim rozkładzie pierwszy pociąg z Opola przyjeżdżał do Gliwic dopiero o godz. 7.39).

Po przejęciu przez PR całości połączenia Gliwice – Opole od 15.12.2012 r., zlikwidowano konieczność przesiadania się w Strzelcach, łącząc ponownie, podobnie jak w poprzednim rozkładzie, połączenie Gliwice – Opole w jedną całość (pojedyncze pociągi kończące obecnie bieg w Strzelcach nie mają skomunikowania do Opola bądź Gliwic – są po prostu pociągami uruchamianymi w krótszych relacjach). Nowy rozkład PR został w dużej mierze oparty na propozycji KŚ (przede wszystkim w zakresie układu pociągów porannych i wieczornych). Rezygnacja z konieczności przesiadania się w Strzelcach spowodowała jednocześnie, iż skończył się problem braku synchronizacji pociągów w weekendy po południu: w nowym rozkładzie PR pociągi do Gliwic kursujące codziennie odjeżdżają po południu z Opola o godz. 12.42, 14.53, 16.29 i 18.53, co stanowi istotną poprawę względem rozkładu proponowanego po 9.12.2012 r. osobno przez KŚ i PR.

Tabela 20 Liczba pociągów na trasie Katowice – Oświęcim – Czechowice-Dziedzice

| Odcinek/dni tygodnia/rodzaje pociągów (O-osob.; P-przyśp.)/terminy (2012-13 – rozkład obecny; 2011-12 – rozkład poprzedni) | | Dni robocze | | | Soboty | | | Niedziele | | |
|--|---------|-------------|-----|-----|--------|---|-----|-----------|---|-----|
| | | O | P | O+P | O | P | O+P | O | P | O+P |
| Katowice – Oświęcim | 2012/13 | 3/0 | 5/2 | 8/2 | 2 | 4 | 6 | 2 | 4 | 6 |
| | 2011/12 | 3 | 0 | 3 | 3 | 0 | 3 | 3 | 0 | 3 |
| Oświęcim – Czechowice-Dz. | 2012/13 | 9 | 0 | 9 | 7 | 0 | 7 | 7 | 0 | 7 |
| | 2011/12 | 8 | 0 | 8 | 6 | 0 | 6 | 6 | 0 | 6 |
| Czechowice-Dz. – Oświęcim | 2012/13 | 8 | 0 | 8 | 6 | 0 | 6 | 6 | 0 | 6 |
| | 2011/12 | 8 | 0 | 8 | 6 | 0 | 6 | 6 | 0 | 6 |

Analiza przyczyn występowania problemów z realizacją rozkładu jazdy 2012/2013
w Kolejach Śląskich sp. z o.o.

| Odcinek/dni tygodnia/rodzaje pociągów (O-osob.; P-przyśp.)/terminy (2012-13 – rozkład obecny; 2011-12 – rozkład poprzedni) | | Dni robocze | | | Soboty | | | Niedziele | | |
|--|---------|-------------|-----|-----|--------|---|-----|-----------|---|-----|
| | | O | P | O+P | O | P | O+P | O | P | O+P |
| Oświęcim - Katowice | 2012/13 | 2/0 | 6/2 | 8/2 | 2 | 4 | 6 | 2 | 4 | 6 |
| | 2011/12 | 3 | 0 | 3 | 3 | 0 | 3 | 3 | 0 | 3 |

Źródło: opracowanie własne na podstawie RJ 2011/12 i RJ 2012/13

Zwiększenie liczby pociągów łączących Katowice z Oświęcimiem (40 tys. mieszkańców) wydaje się być działaniem absolutnie pożądanym – zarówno z tego względu, że Oświęcim jest dużym miastem powiatowym i ważnym ośrodkiem przemysłowym, jak i z tego względu, iż Państwowe Muzeum Auschwitz-Birkenau odwiedza rocznie 1,4 mln osób (dane z 2011 r.). Rozkład realizowany przez PR zupełnie nie wychodził naprzeciw oczekiwaniom osób chcących odwiedzić teren dawnego obozu koncentracyjnego – jedyny pociąg w porze przedpołudniowej z Katowic do Oświęcimia wyjeżdżał o godz. 6.38; obecnie pociągi kursujące codziennie odjeżdżają z Katowic o godz. 7.43 i 9.44, czyli w porach znacznie bardziej przystępnych dla zwiedzających.

Należy podkreślić, że wydatne poprawienie oferty na tym odcinku wiąże się nie tylko ze zwiększeniem liczby pociągów, ale także z nieznacznym skróceniem czasu jazdy – w rozkładzie zaproponowanym przez KŚ czas przejazdu z Oświęcimia do Katowic wynosi 56 min, czas jazdy w rozkładzie realizowanym w ub. r. przez PR wynosił 60-63 min (czas jazdy pociągiem jest konkurencyjny względem komunikacji autobusowej – przejazd autobusem PKS bądź prywatnym mikrobusem na trasie Oświęcim – Katowice wynosi ok. 70 min, niejednokrotnie wydłużając się w wyniku kongestii ruchu). Na skrócenie czasu jazdy wpłynęła m.in. rezygnacja z zatrzymań na trzech mało uczęszczanych przystankach na terenie Mysłowic (Kosztowy, Brzezinka, Brzęczkowice), gdzie pozostawiono zatrzymania tylko 2 pociągów w kierunku Katowic i 3 w kierunku Oświęcimia. W przypadku pozostałych pociągów, liczba zatrzymań na odcinku Mysłowice – Oświęcim zmniejszyła się z 6 do 3.

Na odcinku Oświęcim – Czechowice-Dziedzice nastąpiło natomiast pogorszenie oferty względem rozkładu realizowanego przez PR. Znaczne przyśpieszenie odjazdu ostatniego pociągu z Czechowic w kierunku Oświęcimia (poprzednio była to godz. 22.45, obecnie – 18.46 w dni robocze i 16.46 w dni wolne) uniemożliwia powrót pociągiem z popołudniowej zmiany w zakładach przemysłowych zlokalizowanych na terenie Czechowic. Jednocześnie, godzina przyjazdu ostatniego pociągu do Czechowic od strony Oświęcimia (godz. 22.15) nie umożliwia dojazdu do pracy osobom pracującym na nocną zmianę.

Zagęszczenie liczby pociągów w porze między szczytowej na tej trasie skutkowało zmniejszeniem ich liczby w popołudniowym szczycie – w poprzednim rozkładzie pociągi z Czechowic do Oświęcimia odjeżdżały o godz. 7.46, później następowała przerwa do godz. 13.42, a następnie pociągi odjeżdżały o godz. 14.37, 15.59 i 16.52, czyli w godzinach szczytu

Analiza przyczyn występowania problemów z realizacją rozkładu jazdy 2012/2013
w Kolejach Śląskich sp. z o.o.

odjeżdżały 4 pociągi; obecnie rozkład wygląda następująco – 7.50, 9.46, 12.46, 14.46, 16.46: odjazdy rozłożone są bardziej równomiernie, ale w godzinach szczytu odjeżdżają tylko 2 pociągi, co należy uznać za pogorszenie oferty.

Za wyjątkiem jednego porannego pociągu, realizowanego w relacji Oświęcim – Czechowice, wszystkie pozostałe pociągi kursują (w obu kierunkach) w bezpośrednich relacjach Katowice – Oświęcim – Czechowice. Należy jednak podkreślić, że wynika to przede wszystkim z wygody łączenia obiegów, a nie jest stworzeniem nowej atrakcyjnej oferty dla podróżnych. Czas jazdy z Katowic do Czechowic przez Oświęcim (ok. 100 min) jest bowiem o godzinę dłuższy niż czas jazdy z Katowic do Czechowic przez Pszczynę. Komunikacja autobusowa KŚ, uruchamiana w relacji Katowice – Oświęcim, będąca uzupełnieniem oferty pociągów, ma być zlikwidowana z dniem 10.02.2013 r.

Tabela 21 Liczba pociągów na trasie Bielsko-Biała – Wadowice

| Odcinek/dni tygodnia/rodzaje pociągów (O-osob.; P-przyśp.)/terminy (2012-13 – rozkład obecny; 2011-12 – rozkład poprzedni) | | Dni robocze | | | Soboty | | | Niedziele | | |
|--|---------|-------------|---|-----|--------|---|-----|-----------|---|-----|
| | | O | P | O+P | O | P | O+P | O | P | O+P |
| Bielsko-Biała – Kęty | 2012/13 | 8 | 1 | 9 | 7 | 0 | 7 | 6 | 0 | 6 |
| | 2011/12 | 5 | 0 | 5 | 3 | 0 | 3 | 4 | 0 | 4 |
| Kęty – Andrychów | 2012/13 | 7 | 1 | 8 | 6 | 0 | 6 | 6 | 0 | 6 |
| | 2011/12 | 5 | 0 | 5 | 3 | 0 | 3 | 4 | 0 | 4 |
| Andrychów – Wadowice | 2012/13 | 7 | 0 | 7 | 6 | 0 | 6 | 6 | 0 | 6 |
| | 2011/12 | 5 | 0 | 5 | 3 | 0 | 3 | 4 | 0 | 4 |
| Wadowice – Andrychów | 2012/13 | 8* | 0 | 8* | 6 | 0 | 6 | 5 | 0 | 5 |
| | 2011/12 | 6* | 0 | 6* | 3 | 0 | 3 | 3 | 0 | 3 |
| Andrychów – Kęty | 2012/13 | 7* | 2 | 9* | 4 | 2 | 6 | 3 | 2 | 5 |
| | 2011/12 | 6* | 0 | 6* | 3 | 0 | 3 | 3 | 0 | 3 |
| Kęty – Bielsko-Biała | 2012/13 | 7* | 3 | 10* | 5 | 2 | 7 | 3 | 2 | 5 |
| | 2011/12 | 6* | 0 | 6* | 3 | 0 | 3 | 3 | 0 | 3 |

Źródło: opracowanie własne na podstawie RJ 2011/12 i RJ 2012/13

Bielsko-Biała jest jednym z najlepiej rozwiniętych rynków pracy nie tylko w skali województwa śląskiego, ale w ogóle w skali kraju. W 2006 r. (GUS, *Dojazdy do pracy w Polsce* – było to jedyne tak szczegółowe badanie związane z tematyką dojazdów do pracy przeprowadzone przez GUS po 1989 r.) w Bielsku pracowały aż 24 302 osoby zamieszkałe na terenie innych gmin. Był to 11. największy odsetek w kraju i drugi w województwie śląskim, po Katowicach (104 tys. osób). Bielski rynek pracy, z punktu widzenia liczby zatrudnionych tam pracowników przyjezdnych, jest największym w Polsce spośród miast nie posiadających statusu wojewódzkich. W związku z tym Bielsko-Biała jest ośrodkiem silnie oddziałującym nie tylko na powiaty położone na południu województwa śląskiego (bielski, żywiecki czy cieszyński), ale także na część powiatów (oświęcimski, wadowicki) i miast (Kęty, Andrychów, Wadowice) leżących na terenie województwa małopolskiego.

Zwiększenie liczby pociągów na linii Bielsko – Wadowice ma na celu ułatwienie dojazdów do pracy i szkoły oraz korzystanie z rozbudowanej sfery handlowo-usługowej znajdującej się na terenie Bielska. Mając na względzie tę ostatnią kwestię, należy zwrócić uwagę, że rozkład zaproponowany przez KŚ w istotny sposób różni się od rozkładu oferowanego wcześniej przez PR, który był skoncentrowany niemal wyłącznie na zapewnieniu dojazdów do pracy i szkoły w Bielsku. W poprzednim rozkładzie, w porach innych niż szczyt poranny w kierunku do Bielska i szczyt popołudniowy w kierunku do Wadowic, codziennie kursował po tej linii tylko jeden pociąg w każdym z kierunków. Obecnie w porze innej niż szczyt popołudniowy z Bielska w kierunku Wadowic każdego dnia wyjeżdżają co najmniej 4 pociągi dziennie, także co najmniej 4 pociągi dziennie przyjeżdżające do Bielska z kierunku Wadowic przyjeżdżają w porze innej niż szczyt poranny.

Mimo nie najwyższych prędkości maksymalnych na linii nr 117 (30-50 km/h), czas przejazdu pociągiem jest dość konkurencyjny względem komunikacji autobusowej (np. przejazd pociągiem z Andrychowa do Bielska zajmuje 50 min, a czas przejazdu autobusem PKS bądź prywatnym mikrobusem – 40-65 min, w zależności od przewoźnika, taboru i trasy), co – przy wydatnej poprawie oferty KŚ względem rozkładu realizowanego przez PR – pozwala na próbę konkurencji z komunikacją autobusową. Oferta autobusowa i mikrobusowa na omawianym odcinku jest jednak bardzo rozbudowana, co stwarza ryzyko, że zainteresowanie komunikacją kolejową, mimo poprawy oferty, może nie wzrosnąć. Choć obsługa odcinka Bielsko-Wadowice została przejęta przez KŚ, to PR utrzymały na niej kursowanie jednego pociągu Kraków – Wadowice – Bielsko, w terminach w piątki i soboty do Bielska, w soboty i niedziele do Krakowa.

Tabela 22 Liczba pociągów na trasie Czechowice-Dziedzice – Zebrzydowice - Cieszyn

| Odcinek/dni tygodnia/rodzaje pociągów (O-osob.; P-przyśp.)/terminy (2012-13 – rozkład obecny; 2011-12 – rozkład poprzedni) | | Dni robocze | | | Soboty | | | Niedziele | | |
|--|---------|-------------|---|-----|--------|---|-----|-----------|---|-----|
| | | O | P | O+P | O | P | O+P | O | P | O+P |
| Czechowice-Dz. – Zebrzydowice | 2012/13 | 7 | 1 | 8 | 6 | 0 | 6 | 6 | 0 | 6 |
| | 2011/12 | 4 | 0 | 4 | 1 | 0 | 1 | 2 | 0 | 2 |
| Zebrzydowice – Cieszyn | 2012/13 | 6 | 1 | 7 | 5 | 1 | 6 | 5 | 1 | 6 |
| | 2011/12 | 1 | 0 | 1 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 |
| Cieszyn – Zebrzydowice | 2012/13 | 7 | 0 | 7 | 6 | 0 | 6 | 6 | 0 | 6 |
| | 2011/12 | 1 | 0 | 1 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 |
| Zebrzydowice – Czechowice-Dz. | 2012/13 | 8 | 0 | 8 | 6 | 0 | 6 | 6 | 0 | 6 |
| | 2011/12 | 4 | 0 | 4 | 3 | 0 | 3 | 0 | 0 | 0 |

Źródło: opracowanie własne na podstawie RJ 2011/12 i RJ 2012/13

W przeciwieństwie do trasy do Wadowic, wydatne zwiększenie liczby pociągów do Cieszyna budzi wątpliwości. Liczący 35 tys. mieszkańców Cieszyn jest dobrze rozbudowanym lokalnym rynkiem pracy, a wszystkie pociągi docierające obecnie do Cieszyna zostały skomunikowane z pociągami do/z Katowic (przesiadanie się następuje w Czechowicach bądź – w pojedynczych przypadkach – w Zabrzegu, jeśli skomunikowanie następuje z pociągami kursującymi pomiędzy Katowicami i Wisłą). Większość skomunikowań została zaplanowana bardzo sprawnie (2-6 min; tylko w pojedynczych przypadkach skomunikowanie wynosi ok. 25 min), zatem zwiększenie liczby pociągów do Cieszyna teoretycznie poprawia dostępność stolicy województwa dla mieszkańców powiatu cieszyńskiego.

Przeciwno rozbudowie tej oferty świadczą jednak dość mocne argumenty. Po pierwsze, wątpliwe jest uruchamianie tak dużej liczby pociągów w sytuacji, w której na 45-kilometrowej trasie pomiędzy Cieszynem i Czechowicami nie ma ani jednego istotnego ośrodka miejskiego (największe miejscowości to liczące 5 tys. mieszkańców Zebrzydowice i 4-tysięczne Chybie). Czechowice, mimo rozbudowanego rynku pracy, nie są natomiast ośrodkiem, do którego w pierwszej kolejności ciąży Cieszyn. Zdecydowanie najważniejszym punktem ciężenia dla Cieszyna jest Bielsko-Biała, do której obecnie nie uruchamia się bezpośrednich pociągów z Cieszyna, za wyjątkiem jednej pary pociągów dziennie kursującej p. Czechowice i Zebrzydowice – czas przejazdu tą trasą (90 min) jest jednak skrajnie nieatrakcyjny względem czasu oferty komunikacji autobusowej łączącej Bielsko z Cieszynem, najkrótszą trasą przez Skoczów (niektórzy przewoźnicy oferują czas przejazdu na tej trasie wynoszący jedynie 40 min).

Analiza przyczyn występowania problemów z realizacją rozkładu jazdy 2012/2013
w Kolejach Śląskich sp. z o.o.

Oferta połączeń KŚ Cieszyn – Katowice (czas przejazdu z 1 przesiadką wynosi nie mniej niż 125 min) także jest nieatrakcyjna względem oferty komunikacji autobusowej – prywatny przewoźnik mikrobusowy oferuje kursy pomiędzy Cieszynem i Katowicami z częstotliwością kursowania co ok. 60 min i czasem przejazdu 85 min. Długie czasy jazdy pociągiem do i z Cieszyna wynikają przede wszystkim z fatalnego stanu technicznego linii nr 90 (Zebrzydowice – Cieszyn), na której prędkość maksymalna wynosi 40 km/h. Niskie prędkości (z niewielkimi wyjątkami – 30-50 km/h) przyczyniły się zresztą w poprzednich latach do spadku zainteresowania podróżowaniem koleją na trasie Bielsko – Skoczów – Cieszyn (linia nr 190) i zawieszeniem w 2009 r. kursowania pociągów regionalnych łączących te miasta (wyjątkiem jest odcinek Skoczów – Golezów, wykorzystywany przez pociągi łączące Katowice z Wisłą).

Wydaje się, że Cieszyn generuje duży potencjał jeśli chodzi o rozwój kolejowych połączeń pasażerskich (zwłaszcza w kierunku do/z Bielska), jednak powinien być on nierozłącznie powiązany z rewitalizacją linii nr 90 i 190, co wpłynie na wydatne podniesienie prędkości i skrócenie czasów jazdy, tak by stały się one konkurencyjne względem komunikacji drogowej. Rozwijanie oferty przy obecnym stanie technicznym linii kolejowych z Bielska i Zebrzydowic – w sytuacji gdy obarczone jest to poważnym ryzykiem braku zainteresowania ze strony podróżnych – wydaje się nie mieć uzasadnienia.

Tabela 23 Liczba pociągów na trasie Pszczyna – Rybnik – Wodzisław Śl. – Chałupki

| Odcinek/dni tygodnia/rodzaje pociągów (O-osob.; P-przyśp.)/terminy (2012-13 – rozkład obecny; 2011-12 – rozkład poprzedni) | | Dni robocze | | | Soboty | | | Niedziele | | |
|--|---------|-------------|-----|-----|--------|-----|-----|-----------|-----|-----|
| | | O | P | O+P | O | P | O+P | O | P | O+P |
| Pszczyna – Rybnik | 2012/13 | 5 | 1 | 6 | 4 | 1 | 5 | 4 | 1 | 5 |
| | 2011/12 | 2 | 0 | 2 | 1 | 0 | 1 | 1 | 0 | 1 |
| Rybnik – Wodzisław Śl. | 2012/13 | 11 | 0 | 11 | 7 | 0 | 7 | 7 | 0 | 7 |
| | 2011/12 | 7 | 0 | 7 | 5 | 0 | 5 | 5 | 0 | 5 |
| Wodzisław Śl. – Chałupki | 2012/13 | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| | 2011/12 | 3 | 0 | 3 | 3 | 0 | 3 | 3 | 0 | 3 |
| Chałupki – Wodzisław Śl. | 2012/13 | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| | 2011/12 | 4 | 0 | 4 | 4 | 0 | 4 | 4 | 0 | 4 |
| Wodzisław Śl. – Rybnik | 2012/13 | 10 | 1 | 11 | 7 | 1 | 8 | 7 | 1 | 8 |
| | 2011/12 | 8 | 0 | 8 | 6 | 0 | 6 | 6 | 0 | 6 |

Analiza przyczyn występowania problemów z realizacją rozkładu jazdy 2012/2013
w Kolejach Śląskich sp. z o.o.

| Odcinek/dni tygodnia/rodzaje pociągów (O-osob.; P-przyśp.)/terminy (2012-13 – rozkład obecny; 2011-12 – rozkład poprzedni) | | Dni robocze | | | Soboty | | | Niedziele | | |
|--|---------|-------------|---|-----|--------|---|-----|-----------|---|-----|
| | | O | P | O+P | O | P | O+P | O | P | O+P |
| Rybnik – Pszczyna | 2012/13 | 4 | 2 | 6 | 3 | 2 | 5 | 3 | 2 | 5 |
| | 2011/12 | 2 | 0 | 2 | 1 | 0 | 1 | 1 | 0 | 1 |

Źródło: opracowanie własne na podstawie RJ 2011/12 i RJ 2012/13

Spośród pociągów KŚ kursujących pomiędzy Pszczyną i Wodzisławiem, większość kursuje obecnie w bezpośredniej relacji Pszczyna – Wodzisław (5 par pociągów dziennie, z czego 1 pociąg w kierunku Wodzisławia kursuje tylko w dni robocze). Jest to istotna zmiana w porównaniu z poprzednim rozkładem, kiedy to wszystkie pociągi na odcinku Rybnik – Wodzisław – Chałupki kursowały w bezpośredniej relacji do/z Katowic. Obecnie w bezpośredniej relacji Katowice – Wodzisław kursuje tylko 1 para pociągów dziennie (w porze wieczornej), co powoduje konieczność przesiadania się w Rybniku. W tym przypadku nie można jednak jednoznacznie stwierdzić, że zmiana oferty na trasie do Wodzisławia jest jej pogorszeniem.

Uruchomienie bezpośrednich relacji Pszczyna – Wodzisław spowodowało bowiem wydatne poprawienie oferty podróżowania pociągami pomiędzy Żorami (62 tys. mieszkańców), Rybnikiem (141 tys.) i Wodzisławiem (49 tys.). Miasta te, niemalże do siebie przylegające, oddziałują wzajemnie na siebie bardzo silnie – dowodem rozwiniętych wzajemnych więzi jest choćby fakt, że pomiędzy tymi miastami funkcjonuje komunikacja miejska (uruchamiana przez ZTZ Rybnik oraz MZK Jastrzębie). Pogorszenie oferty komunikacji kolejowej w relacji Wodzisław – Katowice jest więc jednocześnie poprawą jej funkcjonowania w obrębie aglomeracji rybnickiej. Podkreślić należy, że czas przejazdu pociągiem z Wodzisławia do Żor (45 min) jest konkurencyjny wobec czasu przejazdu tej trasy autobusem miejskim (65 min).

Wraz ze zmianą rozkładu, zlikwidowano ruch pociągów pasażerskich na trasie Wodzisław – Chałupki. W tym miejscu należy po raz kolejny zwrócić uwagę na niekonsekwencję polityki informacyjnej KŚ. Jeszcze przed zmianą rozkładu, spółka – ustami ówczesnego rzecznika KŚ A. Warzechy – tłumaczyła, że przyczyną likwidacji pociągów jest zły stan infrastruktury (*Koleje Śląskie nie pojedą na linii Wodzisław – Chałupki*, „Rynek Kolejowy”, 25.09.2012 r.). Absolutnie nie kwestionując zasadności tych argumentów (prędkość maksymalna na linii nr 158 na odcinku Wodzisław – Chałupki wynosi 30 km/h), należy jednak zauważyć, że równolegle zwiększono z 1 do 7 par liczbę pociągów na trasie Cieszyn – Zebrzydowice, gdzie prędkość maksymalna wynosi 40 km/h, czyli w zasadzie jest równie niska jak w przypadku trasy do Chałupek.

Tabela 24 Liczba pociągów na trasie Rybnik – Racibórz/Kędzierzyn-Koźle

| Odcinek/dni tygodnia/rodzaje pociągów (O-osob.; P-przyśp.)/terminy (2012-13 – rozkład obecny; 2011-12 – rozkład poprzedni) | | Dni robocze | | | Soboty | | | Niedziele | | |
|--|---------|-------------|---|-----|--------|---|-----|-----------|---|-----|
| | | O | P | O+P | O | P | O+P | O | P | O+P |
| Rybnik – Racibórz | 2012/13 | 13 | 2 | 15 | 9 | 1 | 10 | 9 | 1 | 10 |
| | 2011/12 | 14 | 0 | 14 | 11 | 0 | 11 | 9 | 0 | 9 |
| Rybnik – Kędzierzyn-Koźle | 2012/13 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 | 1 | 0 | 1 |
| | 2011/12 | 1 | 0 | 1 | 1 | 0 | 1 | 1 | 0 | 1 |
| Kędzierzyn-Koźle – Rybnik | 2012/13 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 | 1 | 0 | 1 |
| | 2011/12 | 1 | 0 | 1 | 1 | 0 | 1 | 1 | 0 | 1 |
| Racibórz – Rybnik | 2012/13 | 14 | 1 | 15 | 10 | 0 | 10 | 10 | 0 | 10 |
| | 2011/12 | 13 | 0 | 13 | 9 | 0 | 9 | 9 | 0 | 9 |

Źródło: opracowanie własne na podstawie RJ 2011/12 i RJ 2012/13

Zmiana w ofercie polegała przede wszystkim na zwiększeniu liczby bezpośrednich pociągów w relacji Katowice – Rybnik – Racibórz. W obecnym rozkładzie tylko po pary pociągów na tej trasie nie kursują w bezpośredniej relacji do/z Katowic; w poprzednim rozkładzie było to 5 pociągów do Raciborza i 4 do Rybnika (dane dotyczą dni roboczych), co oznacza, że obecnie w bezpośredniej relacji Katowice – Racibórz kursuje w dni robocze aż 13 pociągów dziennie, a w poprzednim rozkładzie było to 9 par pociągów.

Istota oferty nie zmieniła się (częstotliwość, podobnie jak w poprzednim rozkładzie, wynosi nie więcej niż co 60 min w godzinach szczytu). Zmiana nastąpiła m.in. w układzie ostatnich pociągów z Raciborza do Rybnika: obecnie dwa ostatnie pociągi odjeżdżają o godz. 19.38 (codziennie) i 21.38 (dni robocze), w poprzednim rozkładzie były to godz. 18.29 (codziennie) i 21.33 (oprócz sobót). Oznacza to, iż w soboty ostatni pociąg z Raciborza do Rybnika kursuje godzinę później niż poprzednio, a w niedziele – dwie godziny wcześniej.

Tabela 25 Liczba pociągów na trasie Kędzierzyn-Koźle – Racibórz - Chałupki

| Odcinek/dni tygodnia/rodzaje pociągów (O-osob.; P-przyśp.)/terminy (2012-13 – rozkład obecny; 2011-12 – rozkład poprzedni) | | Dni robocze | | | Soboty | | | Niedziele | | |
|--|---------|-------------|---|-----|--------|---|-----|-----------|---|-----|
| | | O | P | O+P | O | P | O+P | O | P | O+P |
| Kędzierzyn-Koźle – Racibórz | 2012/13 | 11 | 0 | 11 | 8 | 0 | 8 | 7 | 0 | 7 |
| | 2011/12 | 9 | 0 | 9 | 5 | 0 | 5 | 5 | 0 | 5 |
| Racibórz – Chałupki | 2012/13 | 6 | 0 | 6 | 5 | 0 | 5 | 4 | 0 | 4 |
| | 2011/12 | 5 | 0 | 5 | 5 | 0 | 5 | 5 | 0 | 6 |
| Chałupki – Racibórz | 2012/13 | 6 | 0 | 6 | 5 | 0 | 5 | 4 | 0 | 4 |
| | 2011/12 | 4 | 0 | 4 | 4 | 0 | 4 | 4 | 0 | 4 |
| Racibórz – Kędzierzyn-Koźle | 2012/13 | 11 | 0 | 11 | 8 | 0 | 8 | 7 | 0 | 7 |
| | 2011/12 | 9 | 0 | 9 | 5 | 0 | 5 | 5 | 0 | 5 |

Źródło: opracowanie własne na podstawie RJ 2011/12 i RJ 2012/13

Zmiany w rozkładzie zaproponowanym przez KŚ względem ubiegłorocznego rozkładu PR polegały przede wszystkim na niewielkim zagęszczeniu pociągów w porze między szczytowej i w porze popołudniowego szczytu (maksymalna częstotliwość, nie większa niż co 60 min, została utrzymana).

Istotnym pogorszeniem oferty w rozkładzie zaproponowanym przez KŚ było znaczące przyspieszenie odjazdu w weekendy ostatniego pociągu z Kędzierzyna do Raciborza: w ubiegłym rozkładzie pociąg odjeżdżający o godz. 21.01 kursował codziennie, w rozkładzie zaproponowanym przez KŚ pociąg odjeżdżający o godz. 21.02 miał kursować tylko w dni robocze, a ostatni pociąg kursujący codziennie miał odjeżdżać z Kędzierzyna o godz. 18.02. W dni wolne przyspieszono też odjazd ostatniego pociągu z Raciborza do Kędzierzyna (z godz. 19.15 na 18.12; jednocześnie jednak uruchomiono pociąg Racibórz – Kędzierzyn w dni robocze o godz. 20.12, którego w poprzednim rozkładzie nie było), wcześniej niż w poprzednim rozkładzie odjeżdża też – codziennie – ostatni pociąg z Chałupki do Raciborza i Kędzierzyna (godz. 17.48 wedle rozkładu KŚ, godz. 18.51 w poprzednim rozkładzie).

Od dnia 15.12.2012 r. odcinek Kędzierzyn – Racibórz ponownie zaczęły obsługiwać PR (wskutek czego obsługę odcinka Nędza – Racibórz, po którym kursują pociągi zarówno do/z Rybnika, jak i do/z Kędzierzyna, wspólnie przejęły PR i KŚ; na odcinku Nędza – Kędzierzyn pozostała jedna weekendowa para pociągów KŚ, kursująca w relacji Rybnik - Kędzierzyn). Na odcinku Racibórz – Chałupki przewoźnikiem pozostały KŚ. Oferta na obu odcinkach

zasadniczo nie zmieniła się (nie licząc konieczności podzielenia relacji w wyniku ponownego przejścia obsługi tego odcinka przez PR: według rozkładu zaproponowanego przez KŚ, w bezpośredniej relacji Kędzierzyn – Chałupki miał kursować 1 pociąg w kierunku Chałupek i 3 w kierunku Kędzierzyna). PR zracjonalizowały godziny kursowania wieczornych pociągów na przejętym przez siebie odcinku: kurs Kędzierzyn – Racibórz o godz. 18.02 (wedle planu KŚ – realizowany codziennie) przemianowano na realizowany w dni robocze, a kurs o godz. 21.02 (wg planu KŚ – realizowany tylko w dni robocze) przemianowano na realizowany codziennie. Poza tym istotnych zmian nie wprowadzono.

4.3. Zgodność rozkładu jazdy z krajowym planem transportowym

Rozkład zaproponowany przez KŚ jest w wielu wypadkach nieskoordynowany z godzinami kursowania pociągów dalekobieżnych (PKP IC). W związku z tym oferta KŚ w wielu wypadkach nie spełnia zaleceń dla kolejowych przewoźników regionalnych odnośnie konstruowania rozkładu, sformułowanych w *Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym*, zwanego w skrócie „krajowym planem transportowym”. W zaleceniach tych zawarty jest m.in. zapis, że należy wyznaczyć stacje, na których powinno następować przesiadanie się pomiędzy pociągami dalekobieżnymi i regionalnymi, a także iż czas na skomunikowanie powinno wynosić nie więcej niż 30 min.

W rozkładzie KŚ znajduje się szereg przypadków, w których pociąg KŚ odjeżdża ze stacji węzłowej kilka-kilkanaście minut przed przyjazdem pociągu PKP IC, jak również mają miejsce sytuacje odwrotne: pociąg dalekobieżny odjeżdża ze stacji węzłowej niedługo przed przyjazdem pociągu KŚ. Przykłady ww. sytuacji są następujące:

- Rybnik: jedyny w porze dziennej pociąg TLK zapewniający dojazd Warszawy (kursujący w relacji Rybnik – Białystok) odjeżdża o godz. 14.12 – pociągi KŚ z Raciborza przyjeżdżają natomiast o godz. 13.32 (40 minut oczekiwania) lub 14.32. W przeciwną stronę przyjazd pociągu TLK z Warszawy do Rybnika (godz. 12.57) też jest mało atrakcyjnie skomunikowany z odjazdem najbliższego pociągu KŚ do Raciborza (godz. 13.25);
- Częstochowa: aż w 4 przypadkach pociągi KŚ z Częstochowy do Lublińca odjeżdżają 8-9 minut przed przyjazdem pociągów TLK: 10.32 z Białegostoku (odj. KŚ 10.24), 12.33 z Bydgoszczy (odj. KŚ 12.24), 16.34 z Gdyni (odj. KŚ 16.24), 18.33 z Warszawy (odj. KŚ 18.24). W przeciwną stronę skomunikowania zostały zapewnione z dwoma pociągami TLK zapewniającymi dojazd do Warszawy: godz. 7.16 przyj. KŚ z Lublińca – 7.24 odj. TLK do Gdyni p. Warszawę, Białystok; godz. 16.16 przyj. KŚ z Lublińca – 16.26 odj. KŚ do Białegostoku;
- Gliwice: pociągi KŚ, które miały kursować w relacji Gliwice – Strzelce Opolskie (15.12.2012 r. obsługę tego odcinka ponownie przejęły PR) w kilku wypadkach nie zostały skomunikowane z pociągami PKP IC do i z Warszawy. W relacji do Warszawy są to następujące sytuacje: przyj. KŚ godz. 7.12 – odj. EIC do Warszawy 6.59; przyj. KŚ 9.12 – odj. Ex. do Warszawy 9.01; przyj. KŚ 15.13 – odj. Ex. do Warszawy 14.59; w relacjach z Warszawy skomunikowania nie zostały natomiast zachowane w następujących sytuacjach: godz. 9.32 przyj. EIC z Warszawy – 9.24 odj. KŚ; 20.28 przyj. TLK z Warszawy 20.28 – odj. KŚ 20.23; wyjątkiem w tym względzie było

popołudniowe skomunikowanie pomiędzy pociągiem kategorii Ex z Warszawy (przyj do Gliwic godz. 17.21), a odjazdem pociągu KŚ (17.28). W podobny sposób – nie zsynchronizowanie rozkładu o kilka-kilkanaście minut – skomunikowania w Gliwicach pomiędzy pociągami KŚ i PKP IC nie zostały zachowane w przypadku pociągów umożliwiających dojazd do/z Krakowa: w 4 przypadkach dziennie w relacji do Krakowa i w 3 przypadkach w relacji przeciwnej.

- Czechowice-Dziedzice: Pociąg KŚ z Cieszyna przyjeżdża do Czechowic 6 min po odjeździe pociągu Ex do Warszawy (17.01/16.55). Ostatni wieczorny pociąg KŚ z Cieszyna, przyjeżdżający do Czechowic o godz. 20.17, nie posiada skomunikowania dalekobieżnego – pociąg TLK do Gdyni odjeżdża o godz. 19.48. Analogicznie, ostatni pociąg do Cieszyna odjeżdża o godz. 19.44 – niespełna pół godziny przed przyjazdem pociągu EIC z Warszawy (20.13). Z kolei pociąg KŚ do Cieszyna odjeżdżający o godz. 15.42 nie został skomunikowany z pociągiem TLK z Olsztyna, przyjeżdżającym o godz. 15.40.

Niezgodności te zgodnie z zapisami ustawy o publicznym transporcie zbiorowym z 16 grudnia 2010 roku powinny być systematycznie usuwane w toku dalszych prac na rozkładem jazdy 2012/2013.

4.4. Wnioski odnośnie oferty Kolei Śląskich

Najważniejsze wnioski z dokonanej powyżej analizy rozkładu jazdy są następujące:

- Patrząc na całość oferty, należy ją uznać za lepszą niż oferta realizowana w poprzednim rozkładzie przez PR;
- Pozytywnym aspektem jest fakt, że na żadnej trasie nie doszło do zmniejszenia liczby pociągów;
- Bardzo dużą zaletą jest wprowadzenie cyklicznego rozkładu jazdy;
- Zdecydowanie najgorzej w ofercie KŚ wdrożonej 9.12.2012 r. prezentowały się połączenia stykowe, na których pojawiła się konieczność przesiadania się pomiędzy pociągami KŚ i PR. We wszystkich przypadkach (Sławków, Strzelce Opolskie, Lubliniec, Krzepice) skomunikowania zaplanowano bardzo źle (bardzo długie czasy oczekiwania, często przekraczające 20-30 min), co wydatnie wpłynęło na pogorszenie oferty i zniechęcanie się podróżnych do korzystania z kolei;
- Dzięki zwiększeniu liczby pociągów, oferta została w wydatny sposób poprawiona na głównych trasach, łączących najważniejsze miasta w województwie: przede wszystkim Gliwice – Katowice – Częstochowa i Katowice – Bielsko (w mniejszym stopniu także Katowice – Rybnik);
- Pozytywnym aspektem jest uruchomienie bezpośrednich pociągów łączących najważniejsze miasta w województwie inne niż w aglomeracji centralnej (Częstochowę z Bielskiem-Białą i Rybnikiem), choć wydaje się, że oferta w tym względzie jest niedopracowana;
- Bardzo dobrym pomysłem wydaje się być wprowadzenie większej liczby pociągów przyspieszonych, które skracają czas podróży pomiędzy najważniejszymi miastami w regionie;
- Pozytywnym zjawiskiem jest wprowadzanie większej liczby pociągów w porach dnia mniej obleganych przez pasażerów, ale też ważnych z punktu widzenia atrakcyjności i kompletności oferty – takich jak pora międzyszczytowa czy połączenia

późnowieczorne. O ile jednak w przypadku takich odcinków jak np. Katowice – Częstochowa czy Katowice – Bielsko, Katowice – Tarnowskie Góry czy Katowice – Rybnik zwiększenie liczby pociągów w ww. porach nie miało związku ze zmianą liczby pociągów w porach szczytowych (pozostały one niezmienione lub także wzrastały), o tyle w przypadku kilku innych linii (Czechowice-Dziedzice – Oświęcim, Tarnowskie Góry – Krzepice) zwiększenie liczby pociągów w porze międzyszczytowej oznaczało jednocześnie zmniejszenie liczby pociągów w godzinach szczytu, a to jest poważny minus oferty przewozowej;

- Spośród tras, na których po zmianie przewoźnika z PR na KŚ wznowiono przewozy pasażerskie lub w istotny sposób zwiększono liczbę pociągów, większość zmian wydaje się wychodzić naprzeciw potencjalnym oczekiwaniom podróżnych (chodzi przede wszystkim o odcinki Częstochowa – Lubliniec, Bielsko-Biała – Wadowice, Rybnik – Pszczyna czy Tarnowskie Góry – Kłobuck); jednocześnie też jednak w kilku przypadkach (Bytom – Gliwice, Zebrzydowice – Cieszyn) oferta KŚ wydaje się nie wychodzić naprzeciw oczekiwaniom podróżnych;
- Z prestiżowego punktu widzenia, za znaczące pogorszenie oferty należy uznać likwidację bezpośrednich połączeń z dużymi miastami leżącymi w sąsiednich województwach (Katowice – Kielce, Gliwice – Opole; to drugie połączenie zostało przywrócone po ponownym przejęciu całości obsługi tej linii przez PR);
- Bardzo dobrym pomysłem było uruchomienie komunikacji autobusowej do Szczyrku.

5. Tabor

5.1. Ogólne uwarunkowania przewozów pasażerskich

Obszar województwa śląskiego jest miejscem najbardziej intensywnego ruchu kolejowego w Polsce. Na terenie tego województwa znajduje się największa część istniejących w kraju linii kolejowych, prawie 11%, z tego ponad 80% to linie zelektryfikowane (w całej Polsce 59%), a 51% - linie dwutorowe. Na obszarze województwa śląskiego zelektryfikowane są wszystkie odcinki linii po których kursują pociągi pasażerskie, w tym pociągi KŚ planowane do uruchomienia w RJP 2012/2013. Zelektryfikowane są także odcinki linii na których zaplanowano kursowanie pociągów KŚ, wyjeżdżających poza teren województwa. Największe w kraju zagłębienie przemysłowe i pozyskiwania surowców mineralnych jakim jest Górny Śląsk, generuje znaczne przewozy towarowe: do obszaru województwa śląskiego ciąży 43% ładunków nadanych i 65% przyjętych w kraju transportem kolejowym.

O ile przewozy towarowe przekraczają o rząd wielkości przewozy w większości pozostałych województw, to pod względem przewozów pasażerów koleją województwo śląskie jest na czwartym miejscu w kraju (7,3% ogółem).

5.2. Okres analizy

Analizy w niniejszym rozdziale opracowane są wg stanu zasobów kadrowych i rzeczowych oraz organizacji KŚ na dzień **12 grudnia 2012 r.** Taki wybór wydaje się najbardziej trafny, ponieważ:

- dzień 12 grudnia minionego roku był dniem roboczym (środa) a więc takim, w którym potoki pasażerskie na kolejach regionalnych i aglomeracyjnych są największe (dojazdy do pracy i szkoły). Dysponowane przez takie koleje zasoby i organizacja, muszą być więc wtedy wykorzystane w stopniu maksymalnym;
- przypadająca na dzień 9.12.2012 r. zmiana RJP w przypadku KŚ miała charakter szczególny, gdyż była związana ze znaczącą zmianą organizacji kolejowych przewozów pasażerskich na Śląsku. Zgodnie bowiem z decyzjami podjętymi przez władze województwa, począwszy od RJP 2012/2013 KŚ miały przejąć od tradycyjnego operatora pasażerskich przewozów regionalnych i aglomeracyjnych, spółki Przewozy Regionalne, odpowiedzialność za całość tych przewozów – razem 26 relacji (linii komunikacyjnych) kolejowych oraz dwie regularne linie kolejowej komunikacji autobusowej;
- w przypadku KŚ, które w poprzednich RJP regularnie obsługiwały jedynie relację Częstochowa – Katowice – Gliwice a następnie Katowice - Wisła, na pozostałych liniach oznaczało to debiut rynkowy niezmiernie ważny dla wizerunku kolei, które na dzień dzisiejszy muszą walczyć w Polsce o pasażerów;
- KŚ przekazały Konsultantowi następujące informacje (por. „Wstęp”):
 - plan obiegu i zestawienia składów oraz obsługi trakcyjnej i drużynami konduktorskimi pociągów pasażerskich zestawionych z elektrycznych zespołów

Analiza przyczyn występowania problemów z realizacją rozkładu jazdy 2012/2013
w Kolejach Śląskich sp. z o.o.

trakcyjnych i składów wagonowych na okres od 09.12.2012 do 09.02.2013 r.,
zatwierdzone przez zarząd spółki w dniu 03.12. 2012 r.;

- wykaz kolejowych pojazdów pasażerskich dysponowanych przez KŚ na dzień 12.12.2012 r.

Wobec powyższego przyjęto założenie, że plany obiegów i zestawienia składów jw. pozostawały aktualne także na dzień 12.12.2012 r. i miały być realizowane przy wykorzystaniu pojazdów dysponowanych na ten dzień.

5.3. Bilans kolejowych pojazdów pasażerskich KŚ

5.3.1. Pojazdy dysponowane na dzień 12.12.2012 r.

Według przekazanego przez KŚ wykazu, na dzień 12.12.2012 r. spółka dysponowała następującymi, kolejowymi pojazdami pasażerskimi:

Tabela 26 Kolejowe pojazdy pasażerskie KŚ na dzień 12.12.2012

| Rodzaj pojazdu | Typ producenta (seria) | Liczba | Forma dysponowania |
|---|------------------------|--------|--|
| Pojazdy nowej generacji | | | |
| 4-ro członowy, elektryczny zespół trakcyjny | 22WE „Elf” (EN76) | 9 | dzierżawa |
| 4-ro członowy, elektryczny zespół trakcyjny | „Flirt”(EN75) | 4 | dzierżawa |
| 6-cio członowy, elektryczny zespół trakcyjny | 35WE „Impuls” | 1 | dzierżawa |
| Lokomotywa elektryczna Bo’Bo’ | F140MS„Traxx” (EU43) | 15 | dzierżawa |
| Dwuczłonowy, spalinowy zespół trakcyjny | 212M (SA109) | 1 | dzierżawa |
| Pojazdy kompleksowo zmodernizowane | | | |
| trzczyłonowy, elektryczny zespół trakcyjny z napędem asynchronicznym | EN57 AKŚ | 6 | 5 szt. - leasing 1 szt. - dzierżawa |
| 4-ro członowy, elektryczny zespół trakcyjny z napędem asynchronicznym | EN71 AKŚ | 2 | dzierżawa |
| Trzczyłonowy, elektryczny zespół trakcyjny | 14WE | 2 | dzierżawa |
| Wagon silnikowy spalinowy | DH1 (SN82) | 3 | dzierżawa |
| Dwuczłonowy, spalinowy zespół trakcyjny | DH2 (SN83) | 4 | dzierżawa |
| Pojazdy pozostałe | | | |

Analiza przyczyn występowania problemów z realizacją rozkładu jazdy 2012/2013
w Kolejach Śląskich sp. z o.o.

| Rodzaj pojazdu | Typ producenta (seria) | Liczba | Forma dysponowania |
|---|------------------------|--------|--------------------|
| Trzyczłonowy, elektryczny zespół trakcyjny | (EN57) | 8 | dzierżawa |
| Trzyczłonowy, elektryczny zespół trakcyjny (KM) | (EN57) | 2 | dzierżawa |
| Lokomotywa elektryczna Co'Co' | (ET22) | 7 | dzierżawa |
| Wagony osobowe (B) | 111A; 112A; 141A | 45 | dzierżawa |

Źródło: Dane KŚ, opracowanie własne

5.3.2. Zapotrzebowanie pojazdów wynikające z planu obiegów

W przekazanym przez KŚ planie obiegów wskazany został typ / seria i liczba czynnych pojazdów trakcyjnych oraz wagonów osobowych niezbędnych, domyślnie także na dzień 12 grudnia 2012 roku, do obsługi planowanych do uruchomienia pociągów. Zestawienie tych pojazdów wg obiegów, pokazane zostało w tabeli poniżej.

Tabela 27 Zapotrzebowanie pojazdów pasażerskich KŚ na dzień 12.12.2012

| Nr obiegu | Typ (seria) pojazdu | Liczba pojazdów w jednym obiegu | | Nr obiegu | Typ (seria) pojazdu | Liczba pojazdów w jednym obiegu |
|-----------------------------------|---------------------|---------------------------------|--|---------------------------|---------------------|---------------------------------|
| 1; 2; 3 | EN75 | 1 | | 35 | SA109 | 1; 2/1)** |
| 4; 5; 6; 7; 8; 9 | EN76 | 1 | | | | |
| | | | | 36 | SA109 | 1 + 1)*** |
| 10 | 35WE | 1 | | | | |
| | | | | 37 | EN57 | 1; 2 x 2/1)**** |
| 11; 12; 13; 14 | EU43+3/4xB | trakcyjne: 1 wagon: max. 4 | | | | |
| | | | | 38 | EN57 | 1 + 1*) |
| 15; 16 | EN71 AKŚ | 1 | | | | |
| | | | | 39 | ET22+1/3xB | trakcyjne: 1 wagon: max. 3 |
| 17; 18; 19; 20; 21 | EN57 AKŚ | 1 | | | | |
| | | | | 40; 41; 42; 43; 44; 45 | EN57 | 1 |
| 22; 23; 24; 25; 26; 27; 28; 29 | EU43+3xB | trakcyjne.: 1 wagon: 3 | | | | |
| | | | | 46 | SN82 | 1 |
| 30 | ET22+3xB | trakcyjne.: 1 wagon: 3 | | | | |
| | | | | 47 | ET22+1xB | trakcyjne.: 1 wagon: 1 |
| 31 | EN76 | 1 + 1*) | | | | |
| | | | | 48; 49; 50; 51; 52 | SN83 / SN82 | 1 |
| 32; 33 | EN76/EN57 AKŚ | 1 | | | | |
| | | | | 53 | SN83 / SN82 | 1; 2/1)** |
| 34 | EN76/EN57 AKŚ | 1 + 1*) | | | | |
| | | | | 54 | SN83 / SN82 | 1 |

Analiza przyczyn występowania problemów z realizacją rozkładu jazdy 2012/2013
w Kolejach Śląskich sp. z o.o.

| Nr obiegu | Typ (seria) pojazdu | Liczba pojazdów w jednym obiegu | | Nr obiegu | Typ (seria) pojazdu | Liczba pojazdów w jednym obiegu |
|-----------|---------------------|---------------------------------|--|-----------|---------------------|---------------------------------|
| | | | | 55 | SN83 / SN82 | 1 + 1)***** |

*) jeden pociąg w obiegu obsługiwany jest przez 2 ezt

**) jeden pociąg w obiegu obsługiwany jest przez 1 albo 2: wagony spalinowe albo szt (spalinowe zespoły trakcyjne)

***) jeden pociąg w obiegu obsługiwany jest przez 2 szt (spalinowe zespoły trakcyjne)

****) dwa pociągi w obiegu obsługiwane są przez 1 albo 2 ezt

*****) jeden pociąg w obiegu obsługiwany jest przez 2 wagony spalinowe albo szt (spalinowe zespoły trakcyjne)

Źródło: Dane KŚ, opracowanie własne

5.3.3. Bilans pojazdów

W tabeli poniżej, pokazane zostało porównanie:

- Podanego w tabeli 27 zapotrzebowania na pojazdy trakcyjne i wagony w dniu roboczym, oddzielnie dla taboru obsługującego wszystkie pociągi i oddzielnie z uwzględnieniem pojazdów stale albo fakultatywnie wzmacniających składy tylko wybranych pociągów;
- Podanej w tabeli 26 liczby taboru, jaką KŚ dysponowały na dzień 12.12.2012 r.

Tabela 28 Bilans pojazdów zapotrzebowanych – dysponowanych na 12.12.2012 r.

| Typ / seria | Liczba pojazdów zatrudnionych: | | Liczba pojazdów dysponowanych |
|-----------------------|--|--|-------------------------------|
| | we wszystkich pociągach w danym obiegu | z uwzględnieniem wzmacniania niektórych pociągów | |
| EN75 | 3 | ----- | 4 |
| EN76 + EN57 AKŚ+14WE | 15 | | 17 |
| EN76 + EN57 AKŚ +14WE | | 17 | |
| 35WE | 1 | ----- | 1 |
| EN71 AKŚ | 2 | ----- | 2 |
| EN57+EN57 (KM) | 8 | | 10 |
| EN57+EN57(KM) | | 11 | |
| EU43 | 12 | ----- | 15 |
| ET22 | 3 | ----- | 7 |
| SA109 | 2 | | 1 |
| SA109 | | 5 | |
| SN82+SN83 | 9 | | 7 |
| SN82+SN83 | | 12 | |
| (Wagony os.) | 41 | 43 | 45 |

Źródło: Dane KŚ, opracowanie własne

Użyte w tabeli powyżej wyróżnienia oznaczają, odpowiednio:

- Kolor **zielony** – dysponowana liczba pojazdów jest większa niż dobowe zapotrzebowanie;
- Kolor **niebieski** – dysponowana liczba pojazdów jest równa dobowemu zapotrzebowaniu;
- Kolor **czerwony** – dysponowana liczba pojazdów jest mniejsza niż dobowe zapotrzebowanie.

Ponadto w bilansie pogrupowane zostały pojazdy tych serii dla których, zgodnie z planem obiegów, KŚ zakłada wymienne kursowanie w tych samych obiegach⁹¹.

5.4. Przyczyny zakłóceń eksploatacyjnych, odniesione do taboru

5.4.1. Dysponowana rezerwa eksploatacyjna pojazdów

Analiza wykonana w rozdziale 5.3.3 upoważnia do następujących wniosków:

- a) W przypadku, gdy dany typ / dana seria pojazdów zatrudniona jest do obsługi wszystkich pociągów w danym obiegu, tj. bez uwzględniania pojazdów wzmacniających składy, to:
 - w 6 przypadkach (większość serii ezt, obydwie serie lokomotyw, wagony osobowe) liczba pojazdów, zadeklarowana przez KŚ jako dysponowana na dzień 12.12.2012 była większa niż przeciętne zapotrzebowanie na ten dzień. Oznacza to posiadanie rezerwy eksploatacyjnej pojazdów, ilościowo w wielkości, odpowiednio (w nawiasie w % w stosunku do liczby pojazdów dysponowanych): dla ezt serii EN75 – 1 szt. (25%); razem dla ezt serii/typu EN76, EN57AKŚ, 14WE – 2 szt. (11%); razem dla ezt serii EN57, EN57 (KM) – 2 szt. (20%); dla lokomotyw serii EU43 – 3 szt. (20%); dla lokomotyw serii ET22 – 4 szt. (57%); dla wagonów osobowych – 4 szt. (8%). Za wyjątkiem zbyt małej, jak się wydaje, rezerwy w grupie (kluczowych dla przewoźnika regionalno – aglomeracyjnego) ezt EN76, EN57AKŚ i 14WE, rezerwa pozostałych serii pojazdów jest wystarczająca⁹²;
 - w 2 przypadkach (ezt typów: 35WE i EN71AKŚ) potrzebna liczba pojazdów jest równa dysponowanej, co oznacza brak rezerwy eksploatacyjnej;
 - w 2 przypadkach (szt serii: SA109 i SN82+SN83) potrzebna liczba pojazdów jest mniejsza od dysponowanej i to nawet w rozpatrywanym przypadku podstawowego zasobu pojazdów (bez wzmacniających). W przypadku SA109 do zapotrzebowania brakowało 1 szt. przy 1 szt. posiadanej, dla SN82+SN83 był to brak 2 pojazdów. Oczywiście jest to także sytuacja braku rezerwy eksploatacyjnej.

⁹¹ Poprawia to sytuację eksploatacyjną ponieważ przewoźnik może kierować do obsługi pociągu inne pojazdy niż bieżąco zaplanowane

⁹² Przyjmuje się, że bezpieczna wielkość rezerwy eksploatacyjnej w kluczowych dla danego przewoźnika grupach pojazdów, powinna być rzędu 20%. Wielkość rezerwy lokomotyw ET22 była natomiast zdecydowanie zbyt duża

- b) Jeżeli uwzględnione zostaną pojazdy wzmacniające zdefiniowane jak poprzednio, to:
- Tylko w jednym przypadku, wagonów osobowych, liczba dysponowana jest większa od potrzebnej (o 2 szt., 4%) czyli przewoźnik dysponuje rezerwą eksploatacyjną;
 - w pozostałych przypadkach, potrzebna liczba pojazdów jest albo równa dysponowanej (ezt serii/typu EN76, EN57AKŚ), albo zbyt mała w stosunku do niej (ezt serii EN57+EN57(KM) oraz szt serii SA109 i SN82+SN83), czyli także występuje brak rezerwy eksploatacyjnej.

Na dzień 12.12.2012 r. przypadki całkowitego braku rezerwy eksploatacyjnej były dominujące. Nie byłaby ona konieczna gdyby stan techniczny dysponowanych pojazdów był idealny, co oczywiście jest utopią. Koleje pasażerskie w większości krajów są obecnie – i zapewne długo pozostaną – zmuszone do walki nawet nie o zwiększenie, ale o nie zmniejszanie się liczby pasażerów. Jednym z istotnych narzędzi w tej walce jest wykorzystanie naturalnych walorów kolei, do których należy niezawodność techniczna pojazdów szynowych. Jej wysoki poziom można osiągnąć wyłącznie dysponując rezerwą pojazdów sprawnych i gotowych do natychmiastowego podjęcia pracy. Na ryzyko braku rezerwy eksploatacyjnej nie naraża się obecnie prawie żaden pasażerski przewoźnik kolejowy, nawet eksploatujący wyłącznie pojazdy szynowe nowej generacji dla których współczynniki gotowości technicznej i niezawodności są znacznie wyższe niż w przypadku pojazdów starszej budowy – także kompleksowo zmodernizowanych.

Należy również podkreślić, że pojazdów trakcji spalinowej brakowało nawet do pokrycia zapotrzebowania na obsługę składów bez wzmocnień. Teoretycznie taki brak można łagodzić kierując inny pojazd do obsługi większej liczby pociągów⁹³, jednak przedłożony przez KŚ plan obiegów wskazuje, że przedmiotowego dnia przerwy międzypociagowe większości pociągów były rzędu kilkunastu – kilkudziesięciu minut. Oznacza to, że niektóre pociągi założone w planie obiegów fizycznie nie mogły być uruchomione.

5.4.2. Pojazdy wyłączone z obiegu

Przedstawione w poprzednim podrozdziale utrudnienia wywołane niedostateczną liczbą dysponowanych pojazdów, mogły zostać drastycznie pogłębione ich niesprawnością. Skalę zjawiska ilustruje, przekazana przez KŚ i podana w tabeli poniżej, statystyka wyłączeń pojazdów trakcyjnych z obiegu w okresie przełomu m-cy grudzień 2012 r. / styczeń 2013 r.

⁹³ W warunkach województwa śląskiego, przy elektryfikacji wszystkich linii na których prowadzony jest ruch pasażerski nawet zastępując brakujące, spalinowe pojazdy trakcyjne, ezt.

Analiza przyczyn występowania problemów z realizacją rozkładu jazdy 2012/2013
w Kolejach Śląskich sp. z o.o.

Tabela 29 Wyłączenia pojazdów trakcyjnych KŚ z obiegu

| Data: | Posiadanych pojazdów trakcyjnych | Pojazdów trakcyjnych w obiegu | % wyłączeń |
|------------------|----------------------------------|-------------------------------|------------|
| 9 grudzień 2012 | 59 | bd | |
| 10 grudzień 2012 | 60 | bd | |
| 11 grudzień 2012 | 62 | bd | |
| 12 grudzień 2012 | 62 | bd | |
| 13 grudzień 2012 | 62 | 46 | 25,8% |
| 14 grudzień 2012 | 62 | bd | |
| 15 grudzień 2012 | 62 | bd | |
| 16 grudzień 2012 | 64 | 40 | 37,5% |
| 17 grudzień 2012 | 64 | 44 | 31,3% |
| 18 grudzień 2012 | 64 | 42 | 34,4% |
| 19 grudzień 2012 | 64 | 44 | 31,3% |
| 20 grudzień 2012 | 64 | 44 | 31,3% |
| 21 grudzień 2012 | 66 | 44 | 33,3% |
| 22 grudzień 2012 | 66 | 42 | 36,4% |
| 23 grudzień 2012 | 66 | 38 | 42,4% |
| 24 grudzień 2012 | 66 | 44 | 33,3% |
| 25 grudzień 2012 | 67 | 43 | 35,8% |
| 26 grudzień 2012 | 67 | 44 | 34,3% |
| 27 grudzień 2012 | 68 | 44 | 35,3% |
| 28 grudzień 2012 | 68 | 42 | 38,2% |
| 29 grudzień 2012 | 68 | 42 | 38,2% |
| 30 grudzień 2012 | 68 | 38 | 44,1% |
| 31 grudzień 2012 | 67 | 40 | 40,3% |
| 1 styczeń 2013 | 69 | 40 | 42,0% |
| 2 styczeń 2013 | 69 | 40 | 42,0% |
| 3 styczeń 2013 | 69 | 45 | 34,8% |
| 4 styczeń 2013 | 69 | 45 | 34,8% |
| 5 styczeń 2013 | 70 | 45 | 35,7% |
| 6 styczeń 2013 | 70 | 46 | 34,3% |
| 7 styczeń 2013 | 70 | 49 | 30,0% |
| 8 styczeń 2013 | 70 | 49 | 30,0% |
| 9 styczeń 2013 | 70 | 51 | 27,1% |
| 10 styczeń 2013 | 70 | 51 | 27,1% |
| 11 styczeń 2013 | 69 | 48 | 30,4% |

Analiza przyczyn występowania problemów z realizacją rozkładu jazdy 2012/2013
w Kolejach Śląskich sp. z o.o.

| Data: | Posiadanych pojazdów trakcyjnych | Pojazdów trakcyjnych w obiegu | % wyłączeń |
|-----------------|----------------------------------|-------------------------------|------------|
| 12 styczeń 2013 | 69 | 48 | 30,4% |
| 13 styczeń 2013 | 69 | 47 | 31,9% |
| 14 styczeń 2013 | 69 | 51 | 26,1% |
| 15 styczeń 2013 | 69 | 53 | 23,2% |
| 16 styczeń 2013 | 70 | 52 | 25,7% |
| 17 styczeń 2013 | 70 | 52 | 25,7% |

Źródło: Dane KŚ, opracowanie własne

Znaczny, w przedmiotowym okresie, udział pojazdów trakcyjnych wyłączonych z ruchu i jego wysoka wartość⁹⁴ wskazują na tę okoliczność jako decydującą o nieuruchamianiu wszystkich zaplanowanych pociągów. Waga problemu upoważnia do próby wskazania jego przyczyn. Ponieważ Wykonawca nie otrzymał informacji odnośnie rozkładu długotrwałości przebywania poszczególnych pojazdów w naprawach⁹⁵ z wyłączeniem to można przyjąć, że przyczyny te były dwojakie:

- ✓ masowe występowanie, w większości pojazdów, usterek niewielkich ale często występujących i wiążących się jednak z koniecznością wyłączenia ich z ruchu;
- ✓ usterki dotyczące mniejszą liczbę pojazdów ale skutkujące długotrwałym, przeważnie wielodniowym, wyłączeniem danego pojazdu z ruchu (w tym odmowy UTK udzielenia formalnych dopuszczeń niektórych pojazdów do eksploatacji).

Z doświadczenia wiadomo, że pierwsza przyczyna występuje przede wszystkim w pojazdach jednej serii produkcyjnej. Przy taborze tak różnorodnym jak w przypadku KŚ, jest ona mało prawdopodobna. Bardziej prawdopodobna jest druga, która może być następstwem pozyskiwania pojazdów o niedostatecznie zbadanym stanie technicznym, podatnych na uszkodzenia, których przyczyny leżą po stronie dostawcy lub pozyskiwania ich zbyt późno przed planowanym skierowaniem do eksploatacji. Dostępne informacje jednoznacznie wskazywały, iż była to decydująca przyczyna kłopotów. Także i w tym przypadku na przeszkodzie dla zastosowania pojazdów innych rodzajów w miejsce wyłączonych z powodu niesprawności, stanął bardzo napięty plan obiegów i niedostateczna liczba pojazdów dysponowanych.

5.4.3. Dostosowanie pojazdów do potrzeb pasażerów

Uwarunkowania opisane w poprzednich rozdziałach miały charakter skrajny – prowadziły często do drastycznych opóźnień pociągów albo w ogóle ich odwoływania. Kwestia dostosowania pojazdów do potrzeb pasażerów wydaje się mniej zapalna, choć w

⁹⁴ Np. dla pojazdów nowej generacji przyjmuje się, że wartość ta nie powinna przekraczać 5-8%

⁹⁵ Tylko na tej podstawie można wskazać kluczowe przyczyny wyłączania pojazdów a także ocenić racjonalność podejmowanych decyzji taborowych

rzeczywistości taką nie jest. Wzmiankowana kilkakrotnie konieczność walki kolei o pasażerów powoduje, że kwestia komfortu podróżowania nie jest już traktowana jako fanaberia a jej znaczenie rośnie i będzie wzrastać.

Jako najbardziej dotkliwe problemy można w tym wypadku wskazać:

- Formowanie, w przedmiotowym okresie, składów prowadzonych lokomotywami z wagonów typów 111A, 112A i 141A. Są to typowe wagony przedziałowe do komunikacji dalekobieżnej wyposażone w umieszczone na końcach wagonu wąskie, łamane drzwi wejściowe ze stopniami, zupełnie niepraktyczne w komunikacji regionalnej / aglomeracyjnej, ponadto bardzo niewygodne a zimą niebezpieczne dla pasażerów. Za wyjątkiem stopni, podobne uwagi dotyczą klasycznych przejść między wagonowych;
- Dokuczliwy hałas i wstrząsy, niewygodne rozplanowanie wnętrza, umiarkowana prędkość i przyspieszenie ezt serii EN57. W kompleksowo zmodernizowanych pojazdach pochodnych od EN57 tj. EN57AKŚ, EN71AKŚ i 14WE hałasu i wstrząsów nie udało się znacząco wyeliminować;
- Wagony silnikowe SN82 i szt SN83, wyposażone w zbyt strome stopnie wejściowe z peronów niskich;
- ezt typu 14WE przystosowany tylko do peronów wysokich (min 760 mm powyżej powierzchni jezdnej szyny), który może być używany tylko na odcinkach linii, wyposażonych w takie perony.

5.4.4. „Krótkie przejścia”

Pozyskanie przez KŚ taboru jak pokazano w rozdziale 5.3.1 oznacza, że w planie obiegów powinny być przewidziane pewne minima czasów przejścia tego samego składu pomiędzy kolejnymi pociągami na stacjach, na których następuje zmiana kierunku jazdy. W komunikacji regionalnej i aglomeracyjnej, dla której charakterystyczne są częste zmiany kierunku jazdy (zmiana czoła pociągu), czasy przerw międzypociągowych mogą być problemem dla klasycznych składów wagonowych prowadzonych lokomotywą (konieczność objeżdżania). W planie obiegów KŚ na dzień 12.12.2012 r., na ogółem 55 obiegów 15 było obsługiwanych przez tego rodzaju pociągi.

Czasy przejścia jw. silnie zależą od układu danej stacji, gęstości ruchu w danym okresie i są różne dla różnych miejsc i pór doby. Biorąc pod uwagę zaplanowane przez KŚ obiegi i rozkłady jazdy, Wykonawca rekomenduje przyjmowanie następujących, małyzykowych, minimalnych czasów przejść międzypociągowych:

- Dla pociągów zmiennokierunkowych, tj. formowanych z ezt, szt albo wagonów silnikowych: co najmniej 10 minut;
- Dla klasycznych wagonów, prowadzonych lokomotywą: co najmniej 15 minut.

Opracowany przez KŚ plan obiegów w wielu przypadkach zakłada przedmiotowe czasy krótsze, co ilustruje zestawienie w poniższej tabeli.

Tabela 30 Czasy przejść międzypociągowych

Analiza przyczyn występowania problemów z realizacją rozkładu jazdy 2012/2013
w Kolejach Śląskich sp. z o.o.

| Nr obiegu | Rodzaj składu: „ZM”*) albo „KL”***) | Razem pociągów w obiegu | Liczba „krótkich przejazdów” | % „krótkich przejazdów do liczby pociągów razem | Przykłady „krótkich przejazdów” | | |
|-----------|--|-------------------------|------------------------------|---|---------------------------------|------------------------------|----------------------|
| | | | | | Nr pociągu | Stacja zmiany kierunku jazdy | Czas przejazdu w min |
| 1 | ZM | 8 | 0 | 0% | | | |
| 2 | ZM | 9 | 0 | 0% | | | |
| 3 | ZM | 10 | 0 | 0% | | | |
| 4 | ZM | 9 | 0 | 0% | | | |
| 5 | ZM | 10 | 0 | 0% | | | |
| 6 | ZM | 10 | 0 | 0% | | | |
| 7 | ZM | 10 | 1 | 8% | 40931 / 40912 | Gliwice | 10 |
| 8 | ZM | 10 | 0 | 0% | | | |
| 9 | ZM | 12 | 2 | 20% | 40937 / 40910 | Gliwice | 10 |
| | | | | | 40911 / 40722 | Gliwice | 10 |
| 10 | ZM | 10 | 1 | 10% | 49016 / 99015 | Katowice | 10 |
| | | | | | | | |
| 11 | KL | 17 | 1 | 6% | 14827 / 41828 | Częstochowa | 15 |
| 12 | KL | 14 | 0 | 0% | | | |
| 13 | KL | 13 | 3 | 23% | 14821 / 41822 | Częstochowa | 15 |
| | | | | | 41826 / 14829 | Radomsko | 11 |
| | | | | | 14829 / 41820 | Częstochowa | 15 |
| 14 | KL | 21 | 2 | 10% | 14835 / 41836 | Częstochowa | 15 |
| | | | | | 14839 / 41840 | Częstochowa | 15 |
| | | | | | | | |
| 15 | ZM | 15 | 0 | 0% | | | |
| 16 | ZM | 18 | 1 | 6% | 90015 / 90014 | Bielsko Biała Główna | 15 |
| 17 | ZM | 12 | 0 | 0% | | | |
| 18 | ZM | 8 | 1 | 13% | 44015 / 44018 | Wisła Głębcze | 10 |
| 19 | ZM | 13 | 1 | 8% | 99013 / 99016 | Bielsko Biała Główna | 9 |
| 20 | ZM | 18 | 2 | 11% | 99011 / 99012 | Bielsko Biała Główna | 10 |
| | | | | | 99045 / 99046 | Węgierska Góra | 10 |
| 21 | ZM | 11 | 0 | 0% | | | |
| | | | | | | | |
| 22 | KL | 10 | 0 | 0% | | | |
| 23 | KL | 8 | 0 | 0% | | | |
| 24 | KL | 4 | 0 | 0% | | | |
| 25 | KL | 7 | 1 | 14% | 40020 / 40027 | Częstochowa | 14 |
| 26 | KL | 8 | 0 | 0% | | | |
| 27 | KL | 7 | 0 | 0% | | | |
| 28 | KL | 4 | 1 | 25% | 99021 / 99028 | Zwardoń | 15 |
| 29 | KL | 10 | 0 | 0% | | | |
| 30 | KL | 14 | 1 | 7% | 90017 / 90018 | Bielsko Biała Główna | 11 |
| | | | | | | | |
| 31 | ZM | 19 | 0 | 0% | | | |
| 32 | ZM | 20 | 0 | 0% | | | |
| 33 | ZM | 17 | 0 | 0% | | | |
| 34 | ZM | 17 | 0 | 0% | | | |
| 35 | ZM | 19 | 8 | 42% | 46951 / 64962 | Strzelce Opolskie | 7 |
| | | | | | 46957 / 64954 | Strzelce Opolskie | 6 |
| | | | | | 64954 / 99 215 | Gliwice | 8 |
| | | | | | 99215 / 99216 | Kędzierzyn-Koźle | 9 |
| | | | | | 99219 / 99220 | Kędzierzyn-Koźle | 9 |
| | | | | | 99221 / 99222 | Kędzierzyn-Koźle | 9 |
| | | | | | 99222 / 99223 | Gliwice | 8 |

Analiza przyczyn występowania problemów z realizacją rozkładu jazdy 2012/2013
w Kolejach Śląskich sp. z o.o.

| Nr obiegu | Rodzaj składu: „ZM”*) albo „KL”**) | Razem pociągów w obiegu | Liczba „krótkich przejść” | % „krótkich przejść do liczby pociągów razem | Przykłady „krótkich przejść” | | |
|-----------|---|-------------------------|---------------------------|--|---|------------------------------|----------------------|
| | | | | | Nr pociągu | Stacja zmiany kierunku jazdy | Czas przejścia w min |
| 36 | ZM | 12 | 3 | 25% | 46955 / 64950 | Strzelce Opolskie | 10 |
| | | | | | 46967 / 64956 | Strzelce Opolskie | 7 |
| | | | | | 46973 / 64966 | Strzelce Opolskie | 7 |
| 37 | ZM | 18 | 3 | 17% | 99213 / 99214 | Kędzierzyn-Koźle | 8 |
| | | | | | 46965 / 64964 | Strzelce Opolskie | 7 |
| | | | | | 46969 / 64970 | Strzelce Opolskie | 7 |
| 38 | ZM | 16 | 2 | 13% | 44418 / 44421 | Kędzierzyn-Koźle | 9 |
| | | | | | 99116 / 4425 | Kędzierzyn-Koźle | 9 |
| 39 | KL | 12 | 4 | 33% | 44412 / 44411 | Kędzierzyn-Koźle | 9 |
| | | | | | 44414 / 44415 | Kędzierzyn-Koźle | 5 |
| | | | | | 44416 / 44419 | Kędzierzyn-Koźle | 9 |
| | | | | | 44420 / 44423 | Kędzierzyn-Koźle | 9 |
| 40 | ZM | 6 | 1 | 17% | 44623 / 44628 | Lubliniec | 9 |
| 41 | ZM | 9 | 1 | 11% | 44615 / 44620 | Lubliniec | 5 |
| 42 | ZM | 8 | 0 | 0% | | | |
| 43 | ZM | 7 | 0 | 0% | | | |
| 44 | ZM | 8 | 2 | 25% | 44610 / 44613 | Katowice | 7 |
| | | | | | 44619 / 44624 | Lubliniec | 3 |
| 45 | ZM | 9 | 1 | 11% | 99110 / 99212 | Kędzierzyn-Koźle | 8 |
| 46 | ZM | 14 | 12 | 86% | Prawie wszystkie pociągi: czasy zmiany kierunku jazdy w Częstochowie i w Lublińcu rzędu 6-9 minut | | |
| 47 | KL | 2 | 0 | 0% | | | |
| 48 | ZM | 16 | 7 | 44% | 7 pociągów: czasy zmiany kierunku jazdy w Katowicach i w Imielinie rzędu 7-8 minut | | |
| 49 | ZM | 9 | 4 | 44% | 4 pociągi: czasy zmiany kierunku jazdy w Zebrzydowicach, Czechowicach Dziedzicach i Cieszynie rzędu 7-9 minut | | |
| 50 | ZM | 8 | 4 | 50% | 4 pociągi: czasy zmiany kierunku jazdy w Kętach i w Wadowicach rzędu 7-9 minut | | |
| 51 | ZM | 11 | 4 | 36% | 4 pociągi: czasy zmiany kierunku jazdy w Czechowicach Dziedzicach i w Cieszynie rzędu 4 – 7 minut | | |
| 52 | ZM | 8 | 2 | 25% | 90818 / 90819 | Rybnik | 8 |
| | | | | | 90720/1 / 90818 | Wodzisław Śląski | 7 |
| 53 | ZM | 4 | 1 | 25% | 44122 / 93530 | Czechowice-Dziedzice | 4 |
| 54 | ZM | 11 | 3 | 27% | 90816 / 90817 | Rybnik | 8 |
| | | | | | 90612 / 90613 | Pszczyna | 8 |
| | | | | | 90613 / 90614 | Wodzisław Śląski | 7 |
| 55 | ZM | 11 | 1 | 9% | 90812 / 90815 | Rybnik | 9 |

*) „ZM” – skład zmienno kierunkowy

**) „KL” – skład klasyczny

Źródło: dane KŚ, opracowanie własne

Dla obiegów nr 46 do 55 powtarza się sytuacja, że krytyczne przejścia dotyczą kilku następujących po sobie pociągów i zlikwidowanie występujących opóźnień staje się nierealne.

6. Kadry

6.1. Wstęp

W ramach prowadzonych analiz sytuacji Kolei Śląskich wzięto pod uwagę tylko jedną grupę zawodową – maszynistów, która dla działalności przewoźnika kolejowego ma znaczenie kluczowe. Z powodu niedostępności wielu potrzebnych danych punktem odniesienia są dające się oszacować potrzeby spółki Koleje Śląskie na pierwszy dzień nowego rozkładu jazdy (2012/2013), to jest 09.12.2012 oraz ich skonfrontowanie z wcześniejszą sytuacją spółki w przedmiotowym obszarze.

Oceniając zapotrzebowanie na personel tej grupy zawodowej należy zawsze brać pod uwagę, że maszynistów obejmują specyficzne wymagania, niespotykane w innych zawodach. I tak maszynistów szkoli się na określony rodzaj trakcji (spalinowa, elektryczna, parowozy), do określonego rodzaju ruchu (manewry, prowadzenie pociągów towarowych, pasażerskich, prowadzenie kolejowych maszyn budowlanych i zautomatyzowanych pociągów roboczych) i na określonych odcinkach linii kolejowych (tzw. znajomość szlaku) oraz na określony typ pojazdu. W tej sytuacji bycie wyszkolonym maszynistą nie wystarcza – nowoprzyjęty maszynista musi odbyć dodatkowe, uzupełniające, przeszkolenie w zakresie specyficznych dla danego przewoźnika typów pojazdów oraz szlaków kolejowych.

Nabywanie znajomości szlaku kolejowego wymaga „...odbycia czterech jazd na danym odcinku w czynnej kabinie pojazdu trakcyjnego prowadzącego, z czego dwie należy wykonać w porze między zmrokiem a świtem. Jedna jazda jest to przejazd tam i z powrotem.”⁹⁶, przy czym „Maszynista traci znajomość szlaku po upływie sześciu miesięcy od ostatniej jazdy na danej linii (odcinku linii kolejowej) w charakterze członka drużyny trakcyjnej. Odzyskuje ją po wykonaniu dwóch jazd w czynnej kabinie pojazdu trakcyjnego prowadzącego, z czego jedna powinna być w porze między zmrokiem a świtem.”⁹⁷, a w przypadku gdy nie wykonuje jazd na danym odcinku linii kolejowej przez czas dłuższy niż dwa lata traci możliwość ich odnowienia i musi odbyć pełną procedurę szkolenia⁹⁸.

6.2. Niezbędna liczba maszynistów

Opierając się na danych historycznych można określić, że spółka powinna zatrudniać większą niż w rzeczywistości w dniu 9 grudnia 2012 roku liczbę maszynistów, co obrazuje poniższa tabela. Jako bazowy współczynnik niezbędnej minimalnej liczby maszynistów przyjęto w oparciu o doświadczenia własne Kolei Śląskich z 2011 roku 3,18, jako optymalną liczbę etatów dla tej grupy zawodowej w oparciu o doświadczenia innych kolejowych przewoźników pasażerskich przyjęto 5,2. Przy współczynniku 5,2 uwzględnione są wszelkie uwarunkowania pracy maszynistów jak: urlopy, choroby, szkolenia, egzaminy, pełnienie dyżurów, itp.

⁹⁶ K-4 Instrukcja dla maszynisty pojazdu trakcyjnego, Katowice 2012r., §6, ust. 5, str. 12

⁹⁷ K-4 Instrukcja dla maszynisty pojazdu trakcyjnego, Katowice 2012r., §6, ust. 6, str. 12

⁹⁸ K-4 Instrukcja dla maszynisty pojazdu trakcyjnego, Katowice 2012r., §6, ust. 7, str. 12

Analiza przyczyn występowania problemów z realizacją rozkładu jazdy 2012/2013
w Kolejach Śląskich sp. z o.o.

O liczbie potrzebnych pracowników dla obsadzenia danego etatu decydują normy czasu pracy oraz to czy jest to stanowisko całodobowe czy tylko tzw. ośmiogodzinne. W przypadku stanowisk całodobowych bezpośrednio potrzeby zatrudnienia można obliczyć w następujący sposób : liczba godzin w miesiącu 30 dniowym (abstrahując od liczby dni roboczych) 720 podzielona przez przeciętny nominal 168 równa się 4,2857. Należy uwzględnić, zwiększające ten współczynnik, choroby, urlopy, szkolenia, badania lekarskie i inne absencje zarówno nieusprawiedliwione jak i usprawiedliwione (co dla obsady stanowiska nie ma znaczenia – liczy się tylko nieobecność lub obecność pracownika). W przypadku maszynistów należy uwzględnić fakt, że pasażerów przewozi się głównie w porze dziennej, co zmniejsza zapotrzebowanie oraz fakt, iż maszyniści w wielu wypadkach muszą dojechać do innego niż miejscowość ich zamieszkania i siedziba pracodawcy miejsca rozpoczęcia służby, a później stamtąd powrócić, co w wielu wypadkach wlicza się do czasu pracy i co zwiększa zapotrzebowanie. Po uwzględnieniu wyżej opisanych aspektów liczba 5,2 maszynistów na czynny (znajdujący się w obiegu) pojazd trakcyjny wydaje się być właściwa.

Można również przeprowadzić podobne obliczenia opierając się na odmiennych przesłankach. Zakładając, że Koleje Śląskie w rozkładzie jazdy 2012/2013 zaplanowały i realizowały 55 obiegów swoich pociągów, które przeciętnie trwały około 20 godzin każdy oraz realizowane były jednocześnie, to oznaczałoby konieczność zatrudnienia 3 maszynistów od obsługi każdego obiegu, którą to liczbę należałoby powiększyć o jednego maszynistę rezerwowego (dyżury, choroby, urlopy, szkolenia itp., itd.). Daje to 4 maszynistów na obieg. 4 (maszyniści) pomnożone przez 55 (obiegi) daje 220. *Circa* tylu maszynistów potrzebowały Koleje Śląskie dla wdrożenia i realizacji rozkładu jazdy 2012/2013. Należy pamiętać, że jest to liczba bliższa liczbie minimalnej niż optymalnej potrzebnych maszynistów.

Tabela 31 Niezbędna liczba maszynistów

| stan na dzień | liczba pojazdów trakcyjnych | liczba maszynistów | współczynnik masz/poj. trakt. | min liczba potrzebnych maszynistów | optymalna liczba potrzebnych maszynistów |
|---------------|-----------------------------|--------------------|-------------------------------|------------------------------------|--|
| 31.12.2011 | 17 | 54 | 3,18 | 54 | 88 |
| 14.11.2012 | 21 | 86 | 4,10 | 67 | 109 |
| 09.12.2012*) | 64 | 141 | 2,20 | 203 | 333 |

*) uwaga – dane dot. pojazdów trakcyjnych wg. stanu na dzień 12.12.2012

Źródło: Dane K Ś, opracowanie własne

6.2.1. Zagadnienia specyficzne – znajomość pojazdów kolejowych

Koleje Śląskie przeszkoliły znaczną liczbę maszynistów w zakresie znajomości pojazdów co obrazuje poniższa tabela. Spośród przyjętych w okresie 01.11.2012 – 09.12.2012 maszynistów w liczbie 55-iu, wszyscy posiadali uprawnienia na trakcję elektryczną, a dwunastu dodatkowo również na trakcję spalinową.

Tabela 32 Przeszkolenie drużyn trakcyjnych wg rodzaju trakcji

| Typ pojazdu | Ilość pracowników przeszkolonych | Ilość Pojazdów danego typu |
|-----------------|----------------------------------|----------------------------|
| EN57 AKŚ | 36 | 6 |
| EN57 3001,3002 | 33 | 8 |
| EN75"FLIRT" | 35 | 4 |
| EN76"ELF" | 34 | 9 |
| 35WE | 4 | 1 |
| ET22 | 10 | 7 |
| Traxx E186/E483 | 2 | 15 |
| EN71 AKŚ | 9 | 2 |
| SN82/83 | 2 | 7 |

Źródło: Dane KŚ

Dane z powyższej tabeli należy porównać z liczbą dostępnych pojazdów. Z uwagi na brak szczegółowych danych przeprowadzenie pogłębionej analizy nie jest możliwe. Na przykład nie jest jasne czy dodatkowe przeszkolenie na typy pojazdów (dotychczas nieeksploatowane przez Koleje Śląskie) objęło wyłącznie nowozatrudnionych maszynistów.

6.2.2. Zagadnienie specyficzne – znajomość szlaków

Według udostępnionych informacji⁹⁹ pośród nowozatrudnionych 55-iu maszynistów przy 88 odcinkach linii kolejowych, po których Koleje Śląskie prowadziły przewozy brak znajomości szlaków dotyczył 74,16% przypadków, a odnowienie było wymagane w 5,82% przypadków. Co do stanu znajomości szlaków pośród maszynistów zatrudnionych wcześniej brak danych nie pozwala na sformułowanie wniosków. Należy jednak pamiętać, że w związku z planowym rozszerzeniem działalności Kolei Śląskich o nowe relacje (połączenia), które wcześniej nie były przez tę spółkę obsługiwane, również ci maszyniści wymagali doszkolenia w przedmiotowym zakresie.

6.3. Wnioski

Biorąc pod uwagę bez wątpienia zbyt małą liczbę maszynistów oraz niepełne przeszkolenie w zakresie prowadzenia tych typów pojazdów trakcyjnych, które były eksploatowane dnia 09.12.2012 w spółce Koleje Śląskie, uprawnionym jest stwierdzenie, że spółka nie przygotowała się właściwie na wdrożenie nowego rozkładu jazdy. Największy problem stanowił brak znajomości szlaków przez maszynistów. Zmuszało to znaczną część maszynistów do prowadzenia pociągów z prędkością nie większą niż 40 km/h¹⁰⁰, co z uwagi na duże szybkości eksploatacyjne wymagane na śląskich szlakach kolejowych (60, 80, 100, a nawet 120 km/h) powodowało natychmiastowe zakłócenia w realizacji rozkładu jazdy i

⁹⁹ Źródło: plik *Inf. dot. szlaków.xlsx*

¹⁰⁰ Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 roku w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (Dz. U. Nr 172, poz. 1444 z późn. zm.), §21, ust. 7

Analiza przyczyn występowania problemów z realizacją rozkładu jazdy 2012/2013
w Kolejach Śląskich sp. z o.o.

trudności te każdego dnia narastały w miarę upływu czasu od wyruszenia pierwszych danego dnia pociągów (w nocy pociągi regionalne w zasadzie nie kursują albo kursują bardzo rzadko, tak, że opóźnienie spowodowane zmniejszeniem prędkości jazdy nie jest tak odczuwalne jak w ciągu dnia). Problem „odradzał się” więc codziennie na nowo.

7. Podsumowanie

W świetle strategicznych kierunków polityki transportowej Unii Europejskiej, Polski i rozwoju regionalnego Śląska decyzja o utworzeniu Kolei Śląskich sp. z o.o. i przekazaniu im jako podmiotowi wewnętrznemu wykonywania kolejowych przewozów pasażerskich o znaczeniu regionalnym w województwie śląskim była prawidłowa i zgodna z tymi wskazaniem. Nowe rozwiązania legislacyjne zapisane w IV pakiecie kolejowym UE, które mogą zostać uchwalone już w 2013 roku, a dotyczące przewozów pasażerskich idą w kierunku dalszej decentralizacji w organizowaniu i finansowaniu tego segmentu rynku kolejowego. Prawdopodobnie zostaną podjęte także kolejne działania zwiększające konkurencyjność w wykonywaniu tego typu usług. Ten sposób organizowania przewozów regionalnych będzie też miał swoje konsekwencje w finansowaniu inwestycji w zintegrowany transport publiczny w nowej perspektywie finansowej UE na lata 2014-2020. Koleje Śląskie sp. z o.o. jako regionalny przewoźnik zależny bezpośrednio od Samorządu Województwa Śląskiego będzie w tym kontekście bardziej efektywnym narzędziem osiągnięcia postawionych celów niż Przewozy Regionalne sp. z o.o. funkcjonujące w skali ogólnopolskiej i zależne od 16 samorządów wojewódzkich.

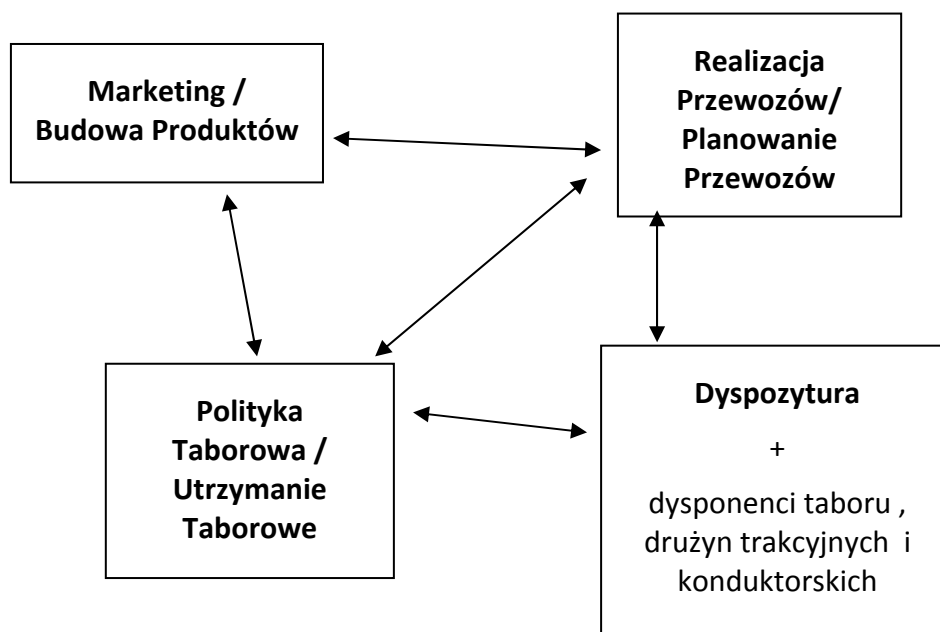
Rozwój kolei regionalnych i aglomeracyjnych napotyka w Polsce poważne bariery. Jedną z najważniejszych jest brak spójnego i konsekwentnie realizowanego programu restrukturyzacji głównego przewoźnika w tym segmencie - spółki Przewozy Regionalne. Decyzje o oddłużeniu i usamorządowieniu dla uzyskania zamierzonego efektu w postaci zwiększenia tego typu przewozów wymagają kontynuacji w postaci takiego planu. Program przekształceń powinien być opracowany, uzgodniony i wdrażany w porozumieniu organizatorów transportu publicznego na poziomie regionalnym z organizatorem na szczeblu ogólnopolskim. Dalsze plany rozwoju Kolei Śląskich powinny zostać skoordynowane z planem restrukturyzacji Przewozów Regionalnych. Dotyczy to zwłaszcza możliwości dysponowania taborem obecnie użytkowanym przez tego przewoźnika.

W procesie przygotowania się nowego przewoźnika do działalności na znacznie szerszym terenie z większymi zasobami pracowniczymi i środkami technicznymi popełniono istotne błędy. Dynamiczny rozwój struktury organizacyjnej doprowadził do destabilizacji dotychczas funkcjonującego organizmu. Zabrakło czasu, aby wszystkie elementy właściwie zaplanować, przetestować i zgrać. W strukturze organizacyjnej istnieje kilka obszarów, które zostały źle zaplanowane. Prowadzą one do zbędnego rozrostu kadry kierowniczej, dualizmu kompetencyjnego i braku sprawności szczególnie uwidoczniającego się w sytuacjach kryzysowych. W organizacji procesu eksploatacyjnego w przedsiębiorstwie pasażerskiego transportu kolejowego jest umowny czworobok opisujący strukturę organizacyjną w procesie budowy i realizacji rozkładu jazdy. Przedstawia go rysunek 4. Właściwe relacje w tym czworoboku w przypadku Kolei Śląskich nie zostały zachowane.

W realizacji przewozów pojawiały się przypadki braku koordynacji przebiegu składów, drużyn trakcyjnych czy konduktorskich. Generalnie należało przyjąć, że za koordynacją pracy

w tych obszarach odpowiada dyspozytura, ale dyspozytura jest komórką, która nadzoruje zaplanowane już wcześniej procesy i włącza się gdy proces jest zagrożony. W przypadku KŚ mieliśmy sytuacje, w których dyspozytor musiał tworzyć proces od początku – oczywiście jest to wykonalne, ale w jednym lub kilku obszarach i krótkich okresach.

Rysunek 4 Schemat ideowy organizacji procesu eksploatacyjnego w przedsiębiorstwie kolejowym



Źródło: opracowanie własne.

Natomiast jeśli powstają zakłócenia na wielu liniach/stacjach zarządzanie kryzysowe jest niemożliwe do wykonania. Oczywiście nie należy pomijać faktu, że dyspozytura ruchowa, która angażuje się w relacje z zarządcą linii (PKP PLK) winna być w stałym kontakcie z dysponentami taboru, drużyn trakcyjnych i konduktorskich – tej bieżącej komunikacji zabrakło. Ponadto dysponenti nie byli w stanie sprostać oczekiwaniom dyspozytora gdyż: np. nie posiadali sprawnego taboru, maszynistów bądź kierowników pociągów z odpowiednią autoryzacją pojazdu i znajomością linii i efektem było odwoływanie kolejnych pociągów.

Zbyt wiele ważnych, a w niektórych przypadkach kluczowych dla pracy eksploatacyjnej zadań powierzono podmiotom zewnętrznym. W sytuacjach kryzysowych utrudniało to właściwy przepływ informacji, szybkość i sprawność działania. Utrudniało władzom przewoźnika pełne kontrolowanie sytuacji i odpowiednio wczesne podejmowanie środków zaradczych.

Rozkład jazdy pociągów opracowany był przez zespół osób zajmujących się tym tematem od kilku lat, ale już w poprzednich projektach w których ten zespół uczestniczył pojawiły się zdarzenia, które zmuszały przewoźników do korygowania przed wdrożeniem zaprojektowanego rozkładu jazdy (np. województwo opolskie, mazowieckie, wielkopolskie) – była więc przesłanka dla zarządzających tym procesem w KŚ, aby zwrócić uwagę na te elementy, tym bardziej że rynek wojewódzkich przewozów jest obszarem, który dzieli się takimi spostrzeżeniami. Największą słabością było zaplanowanie w niektórych obiegach zbyt krótkich przejeżdż, co czyniło rozkład jazdy bardzo napiętym.

Pomimo tej sytuacji należy podkreślić, że projekt rozkładu jazdy zawierał wiele pozytywnych elementów aktywizujących przewozy – częstotliwość, czasy odjazdu i przyjazdu pociągów do istotnych stacji dla systemu transportowego w województwie. Największym zarzutem jaki można sformułować po wstępnej analizie, że był on „za ambitny”. W podstawowym schemacie został on skonstruowany prawidłowo i sam w sobie nie mógł być przyczyną problemów z jego realizacją pod warunkiem zaangażowania w ten proces właściwych zasobów ludzkich i taborowych. W toku dalszych prac powinien on być doskonalony i dostosowany do rzeczywistych możliwości taborowo - kadrowych, ale także finansowych uwzględniających dopuszczalną w obecnych realiach rekompensatę z budżetu Samorządu Województwa Śląskiego.

Brak odpowiedniego taboru był podstawową przyczyną występowania problemów z realizacją rozkładu jazdy. Próby zakupu, wynajmu, leasingu czy innej formy korzystania z pojazdów przez zarządzających KŚ z lepszym lub gorszym skutkiem były wykonywane. Zabrakło jednak uwzględnienia bardzo ważnych aspektów takich jak :

- prawny – wymogi ustawy o zamówieniach publicznych wymagają niezbędnych i znacznych minimów czasowych na przeprowadzenie właściwych postępowań, sytuację komplikowała ograniczona dostępność potrzebnego taboru na rynku polskim i europejskim utrudniająca sporządzenie odpowiednich specyfikacji istotnych warunków zamówienia, okoliczności te przyczyniały się do wydłużania bądź rezygnacji z zamówienia,
- termin – zarządzający KŚ winni mieć wiedzę, że rynek taborowy w Polsce jest znikomy i pozyskanie taboru z innych krajów wymaga poszukiwań, weryfikacji technicznych i przystosowania do warunków jakie występują na terenie województwa, a co najważniejsze dostosowania do obowiązujących przepisów w tym zakresie i uzyskania świadectw i przygotowania innych dokumentów – nie podejmowano lub nie wykorzystano wszystkich ścieżek rozmów z dotychczasowym Operatorem (PR) na korzystanie z taboru (którego konstrukcja i serwis był znany dla obsługi i personelu technicznego) – oczywiście było to utrudnione ze względu na niechętny, czy wręcz wrogi stosunek władz spółki Przewozy Regionalne do Kolei Śląskich - nie mniej należało zintensyfikować działania bądź podjąć kroki negocjacyjne/rozmowy z SKM Warszawa, np. w sprawie pozyskania od tego operatora pojazdów, które wtedy i dziś ta spółka zamierza zbyć czyli 14 WE czy też znacznie wcześniej rozmawiać z PKP IC aby korzystać z taboru w tzw. okresie przejściowym,
- zaplecze serwisowe budowane jako satelity przyległe tylko do niektórych linii kolejowych jest mało efektywne chociażby ze względów operacyjnych – podsyłanie taboru i jego przejmowanie po serwisie jest ograniczone. Od początku w sferze projektowej winno być planowane generalne zaplecze, najlepiej w Katowicach (np. takie jak przy ul. Raciborskiej) na styku wielu linii, a dopiero później rozważane takie stacje jak Łazy, Gliwice i inne punkty utrzymania na ograniczonym poziomie.

Ponadto dla unifikacji urządzeń, narzędzi, a co najważniejsze umiejętności personelu serwisowego proces planowania obsługi linii odpowiednim rodzajem taboru (ezt, dzt, lok. + wagony, pojazdy spalinowe) winien być dedykowany do właściwego punktu. Znacznie ułatwiłby to realizację przewozów i co najważniejsze zmniejszyłoby koszty. Obecnie jest to realizowane w pewnym zakresie, jednakże kroki te zostały podjęte zbyt późno.

W obszarze zarządzania zasobami ludzkimi błędem było niepozyskanie wystarczającej do realizacji rozkładu jazdy kadry. Rozszerzenie działalności w tak znacznym zakresie winno być

poprzedzone przygotowaniem zespołów wykonawczych (maszynista, kierownik pociągu, konduktor, rewident taboru czy personel utrzymania itd.). Obowiązujące przepisy w tym zakresie obligują przewoźnika do szczegółowych szkoleń w ramach pozyskania przez pracownika autoryzacji (maszynista, kierownik pociągu), która poza sprawdzeniem przez właściwego pracownika nadzoru posiadanych umiejętności jest podstawą powstania obowiązkowej dokumentacji. Ma ona potwierdzać znajomość szlaków kolejowych, po których będzie dany maszynista, kierownik prowadził pociąg. Proces ten nie został spełniony w zadawalającym zakresie, co wpływało na wykluczenie pracowników z obsługi różnego rodzaju taboru oraz konieczność obsługi odcinków linii ze zmniejszoną prędkością (do 40 km/h). Nie dokonano jazd testowych przed wdrożeniem 9.12.2012 r. rozkładu jazdy ze względu na brak taboru, bądź ze względu na niepodjęcie wynajmu, bądź korzystania z taboru innych przewoźników posiadających takie pojazdy. Podobnie nie dokonano szkoleń personelu utrzymania taborowego z zakresu obsługi pojazdów zgodnie z DSU taboru i postępowania w sytuacjach awaryjnych.

Wiele z przedstawionych powyżej negatywnych elementów zostało zminimalizowanych bądź wyeliminowanych w toku dalszych prac. Projekt przejęcia przez nowego samorządowego operatora obsługi znacznego obszaru działalności był bardzo wnikliwie obserwowany przez innych organizatorów przewozów i powstałe w Kolejach Śląskich problemy ostudziły zapal podejmowania podobnych rozwiązań w innych województwach, nieco spowolniły rozwój kolejnych rozpoczętych już projektów, ale także wskazał obszary, na które należy zwrócić uwagę przed podjęciem decyzji o zmianie operatora. Wprowadzenie skutecznego programu naprawczego na terenie województwa śląskiego oraz zaprezentowanie doświadczeń z realizacji rozbudowanego rozkładu jazdy pociągów w Kolejach Śląskich z pewnością ustabilizuje sytuację i pozwoli na doskonalsze przygotowanie tego typu rozwiązań w innych regionach.

8. Rekomendacje

1. W budowę Kolei Śląskich zaangażowano znaczne siły i środki. Poniesione zostały już duże koszty polityczne i wizerunkowe związane z wdrożeniem nowych rozwiązań. Nie należy więc rezygnować z realizacji tego projektu. Tym bardziej, że istnieją uzasadnione przesłanki do stwierdzenia, że w nieodległej przyszłości rozwiązanie to powinno przynieść wymierne korzyści dla rozwoju regionalnego. Dlatego wskazane jest opracowanie programu naprawczego dla Kolei Śląskich i jego konsekwentne wdrożenie eliminujące zidentyfikowane problemy.
2. Podstawą programu naprawczego powinno być opracowanie właściwej polityki taborowej w perspektywie krótko-, średnio- i długookresowej. Trzeba dążyć do oparcia przewozów w województwie śląskim ze względu na rodzaj infrastruktury (olbrzymia większość zelektryfikowanych linii) o elektryczne zespoły trakcyjne uzupełnione elektrycznymi i spalinowymi autobusami szynowymi. W przypadku identyfikacji odpowiednio dużych potoków uzasadnione byłoby wprowadzenie składów piętrowych, np. w technologii push-pull. W perspektywie krótkoterminowej należy przeprowadzić analizę zawartych umów na dzierżawę/leasing obecnie eksploatowanego taboru w celu ich racjonalizacji. Należy też podjąć powtórny wysiłek w celu uzyskania możliwości dzierżawy ezt z Przewozów Regionalnych.
3. Polityka taborowa Kolei Śląskich w perspektywie średnio- i długookresowej powinna być zespolona z procesem restrukturyzacji Przewozów Regionalnych. Proces ten powinien przewidywać możliwość udostępnienia w możliwie korzystnej formie taboru będącego obecnie w dyspozycji tego przewoźnika. Sugerowane jest podjęcie przez odpowiednie organy Samorządu Województwa Śląskiego działań na poziomie rządowym w celu zaangażowania odpowiedniego szczebla politycznego w państwie właściwego do podjęcia strategicznych decyzji w sprawie przyszłości Przewozów Regionalnych i związanych z tym barier w rozwoju tego segmentu rynku kolejowego.
4. Polityka taborowa powinna uwzględniać możliwości finansowe Samorządu Województwa Śląskiego w perspektywie krótko-, średnio- i długookresowej oraz rysujący się kształt finansowania inwestycji w transport publiczny ze środków UE w perspektywie 2014-2020. W tym celu należy przeprowadzić w Kolejach Śląskich audyt finansowo-prawny, który określi rzeczywiste potrzeby w zakresie rekompensaty z budżetu województwa oraz przygotowanie właściwych prognoz w zakresie możliwości tego budżetu w przyszłości.
5. Ważnym elementem polityki taborowej powinno być przygotowanie właściwego, racjonalnego logistycznie i sprawnego, zaplecza utrzymaniowego.
6. Stosownie do kształtu taboru należy dopasować personel zwłaszcza w odniesieniu do maszynistów i pozostałych pracowników związanych z eksploatacją. Trzeba zgromadzić odpowiednio liczny i wyszkolony zespół. W pierwszej kolejności należy się kierować zapewnieniem sprawnej eksploatacji i bezpieczeństwa ruchu, a dopiero w dalszej kolejności racjonalizacją zatrudnienia i doskonaleniem procesów eksploatacyjnych zmierzających do optymalizacji zatrudnienia.
7. Doskonalenie rozkładu jazdy powinno uwzględniać możliwości taborowe Kolei Śląskich i finansowe województwa. Być może w pierwszym etapie będzie konieczne pogorszenie

oferty, ale w celu zagwarantowania pewności i punktualności przedstawionych połączeń. Właściwym kierunkiem jest budowanie zintegrowanych relacji łączących przejazd koleją i autobusem. Konieczne jest także integrowanie połączeń regionalnych z relacjami międzywojewódzkimi i międzynarodowymi, zwłaszcza tymi, które są dotowane z budżetu państwa decyzją ministra właściwego ds. transportu. To w dłuższej perspektywie przyniesie pozytywne efekty obu przewoźnikom. Podobnie zalecane jest integrowanie połączeń regionalnych z rozkładem jazdy komunikacji miejskiej w poszczególnych miastach. Powinno w tym pomóc szybkie uchwalenie wojewódzkiego, a następnie miejskich planów transportowych.

8. Struktura organizacyjna Kolei Śląskich powinna zostać poddana gruntownemu przeglądowi w celu usprawnienia procesu decyzyjnego i eliminacji nakładania się kompetencji. Konieczne jest też udoskonalenie systemu bezpieczeństwa oraz zarządzania kryzysowego.

9. Właściwe byłoby ponowne przeanalizowanie i zweryfikowanie zakresu usług realizowanych w ramach outsourcingu. Zalecane jest, aby wszystkie elementy istotne dla procesu eksploatacyjnego, mające wpływ na bezpieczeństwo oraz na bieżąco monitorujące sytuację finansową były kontrolowane bezpośrednio przez władze przewoźnika.

9. Spis tabel i rysunków

| | |
|--|----|
| TABELA 1: WYNIKI FINANSOWE I STOPIEŃ POKRYCIA DEFICYTU DOTACJĄ SAMORZĄDOWĄ W LATACH 2008-2011 W PRZEWOZACH REGIONALNYCH SP. Z O.O. | 19 |
| TABELA 2: WYSOKOŚĆ DOTACJI Z BUDŻETU SAMORZĄDU WOJ. ŚLĄSKIEGO I STOPIEŃ POKRYCIA DEFICYTU PRACY PRZEWOZOWEJ WYKONYWANEJ PRZEZ PRZEWOZY REGIONALNE SP. Z O.O. W TYM WOJEWÓDZTWIE W LATACH 2008-2011 | 19 |
| TABELA 3 LICZBA POCIĄGÓW NA TRASIE CZĘSTOCHOWA – KATOWICE - GLIWICE..... | 51 |
| TABELA 4 TABELA POCIĄGÓW NA TRASIE KATOWICE/SOSNOWIEC – SŁAWKÓW - SĘDZISZÓW | 54 |
| TABELA 5 LICZBA POCIĄGÓW NA TRASIE SOSNOWIEC – KATOWICE - TYCHY..... | 56 |
| TABELA 6 LICZBA POCIĄGÓW NA TRASIE KATOWICE – BIELSKO-BIAŁA – ZWARDOŃ | 57 |
| TABELA 7 LICZBA AUTOBUSÓW KŚ NA TRASIE OKRĘŻNEJ (KATOWICE PIOTROWICE – LIGOTA – PIOTROWICE) | 59 |
| TABELA 8 LICZBA AUTOBUSÓW KŚ NA TRASIE ŁODYGOWICE – SZCZYRK | 61 |
| TABELA 9 LICZBA POCIĄGÓW NA TRASIE KATOWICE – WISŁA | 62 |
| TABELA 10 LICZBA POCIĄGÓW NA TRASIE KATOWICE – RYBNIK | 63 |
| TABELA 11 LICZBA POCIĄGÓW NA TRASIE KATOWICE – LUBLINIEC – KLUCZBORK | 63 |
| TABELA 12 LICZBA POCIĄGÓW NA TRASIE TARNOWSKIE GÓRY – KRZEPICE - WIELUŃ..... | 65 |
| TABELA 13 LICZBA POCIĄGÓW NA TRASIE TARNOWSKIE GÓRY - KŁOBUCK | 67 |
| TABELA 14 LICZBA POCIĄGÓW NA TRASIE CZĘSTOCHOWA – RADOMSKO | 67 |
| TABELA 15 LICZBA POCIĄGÓW NA TRASIE KIELCE - CZĘSTOCHOWA | 68 |
| TABELA 16 LICZBA POCIĄGÓW NA TRASIE CZĘSTOCHOWA – LUBLINIEC | 70 |
| TABELA 17 LICZBA POCIĄGÓW NA TRASIE GLIWICE – BYTOM | 71 |
| TABELA 18 LICZBA POCIĄGÓW NA TRASIE GLIWICE – KĘDZIERZYN-KOŹLE | 72 |
| TABELA 19 LICZBA POCIĄGÓW NA TRASIE GLIWICE – STRZELCE OPOLSKIE - OPOLE | 73 |
| TABELA 20 LICZBA POCIĄGÓW NA TRASIE KATOWICE – OŚWIĘCIM – CZECHOWICE-DZIEDZICE..... | 74 |
| TABELA 21 LICZBA POCIĄGÓW NA TRASIE BIELSKO-BIAŁA – WADOWICE | 76 |
| TABELA 22 LICZBA POCIĄGÓW NA TRASIE CZECHOWICE-DZIEDZICE – ZEBRZYDOWICE - CIESZYN..... | 78 |
| TABELA 23 LICZBA POCIĄGÓW NA TRASIE PSZCZYNA – RYBNIK – WODZISŁAW ŚL. – CHAŁUPKI | 79 |
| TABELA 24 LICZBA POCIĄGÓW NA TRASIE RYBNIK – RACIBÓRZ/KĘDZIERZYN-KOŹLE | 81 |
| TABELA 25 LICZBA POCIĄGÓW NA TRASIE KĘDZIERZYN-KOŹLE – RACIBÓRZ - CHAŁUPKI | 82 |
| TABELA 26 KOLEJOWE POJAZDY PASAŻERSKIE KŚ NA DZIEŃ 12.12.2012 | 87 |
| TABELA 27 ZAPOTRZEBOWANIE POJAZDÓW PASAŻERSKICH KŚ NA DZIEŃ 12.12.2012..... | 88 |
| TABELA 28 BILANS POJAZDÓW ZAPOTRZEBOWANYCH – DYSPONOWANYCH NA 12.12.2012 R. | 89 |
| TABELA 29 WYŁĄCZENIA POJAZDÓW TRAKCYJNYCH KŚ Z OBIEGU | 92 |
| TABELA 30 CZASY PRZEJŚĆ MIĘDZYPOCIĄGOWYCH | 94 |
| TABELA 31 NIEZBĘDNA LICZBA MASZYNISTÓW | 98 |
| TABELA 32 PRZESzkOLENIE DRUŻYN TRAKCYJNYCH WG RODZAJU TRAKCJI | 99 |

Analiza przyczyn występowania problemów z realizacją rozkładu jazdy 2012/2013
w Kolejach Śląskich sp. z o.o.

| | |
|--|-----|
| RYSUNEK 1 DYNAMIKA ZMIAN WIELKOŚCI DOTACJI I LICZBY PRZEWIEZIONYCH PASAŻERÓW W PRZEWOZACH REGIONALNYCH SP. Z O.O. W LATACH 2005-2011 | 22 |
| RYSUNEK 2: DYNAMIKA ZMIAN DOTACJI I LICZBY PASAŻERÓW W KOLEJACH MAZOWIECKICH W LATACH 2005-2011 | 23 |
| RYSUNEK 3: WIELKOŚĆ DOTACJI DLA PRZEWOZÓW REGIONALNYCH Z BUDŻETU SAMORZĄDU WOJEWÓDZTWA ŚLĄSKIEGO W LATACH 2005-2011 | 24 |
| RYSUNEK 4 SCHEMAT IDEOWY ORGANIZACJI PROCESU EKSPLOATACYJNEGO W PRZEDSIĘBIORSTWIE KOLEJOWYM | 102 |

10. Bibliografia

Biała Księga. Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu, COM (2011) 144 final.

Burnewicz J., *Polityka transportowa Unii Europejskiej i Polski*, [w:] *Polska – Unia Europejska. Problemy prawne i ekonomiczne*, red. K. Gawlikowska-Hueckel, Fundacja Rozwoju UG, Gdańsk 2000,

Druk Sejmu RP nr 3389 – projekt ustawy i uzasadnienie.

Funkcjonowanie rynku transportu kolejowego w 2011 roku, Urząd Transportu Kolejowego, Warszawa, wrzesień 2012.

Grzelakowski A, Matczak M., Przybyłowski A., *Polityka transportowa Unii Europejskiej i jej implikacje dla systemów transportowych krajów członkowskich*, Wydawnictwo Akademii Morskiej w Gdyni, Gdynia 2008, ISBN 978-83-7421-062-1.

Kowalski B., *Polityka Unii Europejskiej w zakresie logistyki w świetle Białej księgi do roku 2020*, [w:] *Roczniki Naukowe Wyższej Szkoły Bankowej w Toruniu* nr 10 (10) 2011, Wyższa Szkoła Bankowa w Toruniu, Toruń 2011, s. 109-120.

Kowalski B., *Zmiany w polityce obsługi logistycznej mieszkańców regionów UE na przykładzie Dolnej Saksonii*, [w:] *Modelowanie procesów i systemów logistycznych cz. X*, red. M. Chaberek, L. Reszka, *Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Gdańskiego Ekonomia Transportu Lądowego* nr 40, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2011.

Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2010-2020: regiony, miasta, obszary wiejskie, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa, lipiec 2010.

Master Plan dla Transportu Kolejowego w Polsce do 2030 roku, Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa, grudzień 2008.

Narodowe Strategiczne Ramy Odniesienia 2007-2013 wspierające wzrost gospodarczy i zatrudnienie. Narodowa Strategia Spójności, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa, maj 2007.

Pismo Andrzeja Massela, podsekretarza stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej nr TK8kw-078-21/2013 z 17 stycznia 2013 roku w sprawie konsultacji proponowanych zmian w IV pakiecie kolejowym.

Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego – międzywojewódzkie i międzynarodowe przewozy pasażerskie w transporcie kolejowym, Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, Warszawa, październik 2012.

Polityka Transportowa Państwa na lata 2006 – 2025, Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa, czerwiec 2005.

Programowanie perspektywy finansowej 2014-2020 – uwarunkowania strategiczne, Departament Koordynacji Polityki Strukturalnej Ministerstwa Rozwoju Regionalnego, Warszawa, listopad 2012, załącznik 1.

Raporty Roczne Koleje Mazowieckie sp. z o.o. z lat 2005-2011.

Raporty Roczne Przewozy Regionalne sp. z o.o. z lat 2005-2011.

Analiza przyczyn występowania problemów z realizacją rozkładu jazdy 2012/2013
w Kolejach Śląskich sp. z o.o.

Rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 19 marca 2007 r. w sprawie systemu zarządzania bezpieczeństwem w transporcie kolejowym (Dz. U. Nr 60, poz. 407).

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 roku w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (Dz. U. Nr 172, poz. 1444 z późn. zm.).

Salveson P., "Regional Rail: The European Dimension" na zlecenie HITRANS, 31 stycznia 2012, Golcar, Wielka Brytania.

Strategia dla Transportu Kolejowego do Roku 2013, Ministerstwo Transportu, Warszawa, kwiecień 2007.

Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku), Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa, listopad 2012.

Strategia Rozwoju Kraju 2020. Aktywne społeczeństwo, konkurencyjna gospodarka, sprawne państwo, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego, Warszawa, listopad 2011.

Strategia Rozwoju Województwa Śląskiego „Śląskie 2020”, Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego, Katowice, luty 2010.

"Suburban and Regional Railways Landscape in Europe". UITP (International Association of Public Transport), Studium na zlecenie KE sfinansowane ze środków 6 Programu Ramowego. Październik 2006 r.

Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym.

Założenia Strategii Rozwoju Systemu Transportu Województwa Śląskiego, Załącznik do Uchwały Zarządu Województwa Śląskiego nr 943/140/IV/2012 z dnia 5.04.2012 r., Katowice, kwiecień 2012.

Strony internetowe:

<http://www.vogtlandbahn.de/> (odczyt: 18.01.2013)

<http://www.trapezgroup.co.uk/case-studies/metronom-railway-company>
(odczyt: 15.01.2013)

www.northernrail.org www.serco.com www.abellio.com (odczyt: 18.01.2013)

www.govia.info www.londonmidland.com (odczyt: 18.01.2013)

<http://www.rynek-kolejowy.pl/38861/Massel> Wielkie zmiany w Przewozach Regionalnych najwcześniej za rok.htm (odczyt:20.01.2013).