Start Kolei Śląskich: co zawiodło?

Główną przyczyną grudniowych problemów Kolei Śląskich był brak dostatecznej ilości taboru. Rozkład jazdy był dobry, ale zbyt ambitny. To główne wnioski Zespołu Doradców Gospodarczych TOR, którzy opracowali „Analizę przyczyn występowania problemów z realizacją rozkładu jazdy 2012/2013 w Kolejach Śląskich"

Eksperci skoncentrowali się na przebiegu wydarzeń, jakie miały miejsce w dniach 9-14 grudnia 2012 roku, kiedy spółka borykała się z największymi problemami przy realizacji nowego rozkładu jazdy.

Marszałek Mirosław Sekuła zdecydował się na upublicznienie wyników prac zespołu. „Najważniejsze jest to, że wszyscy pasażerowie i mieszkańcy województwa śląskiego dzięki tej analizie będą mieli pełną wiedzę i będą mogli sobie wyrobić zdanie na temat przyczyn niepowodzenia przy starcie Kolei Śląskich. Jestem przekonany, że na końcu tej drogi będzie sukces" - powiedział podczas prezentacji wyników.

Analiza została przekazana wszystkim radnym Sejmiku Województwa Śląskiego, była także głównym tematem obrad sejmikowej Komisji Rozwoju i Zagospodarowania Przestrzennego.

Zdaniem autorów z zespołu TOR decyzja o utworzeniu Kolei Śląskich oraz przekazaniu im realizacji przewozów w całym województwie była prawidłowa. Popełniono jednak istotne błędy w przygotowaniu spółki do realizacji działalności na tak dużą skalę. „Zabrakło czasu, aby wszystkie elementy właściwie zaplanować, przetestować i zgrać" - argumentują fachowcy zespołu TOR. Ich zdaniem spółka powinna zrealizować program naprawczy.

„Autorzy projektu Kolei Śląskich chcieli zbyt szybko odnotować sukces i postawili przed sobą zbyt ambitne zadania niemożliwe do zrealizowania w tak krótkim czasie. Problemem była niewłaściwa polityka taborowa. Spółka wymaga programu naprawczego. Po naprawieniu błędów może być efektywnym przewoźnikiem skutecznym narzędziem Samorządu Województwa do osiągnięcia wybranych celów" - skomentował sytuację Bogusław Kowalski z Zespołu TOR.

Analizując rozkład jazdy, eksperci wskazują na jego mocne strony jak częstotliwość, czasy odjazdu i przyjazdu pociągów do istotnych stacji dla systemu transportowego w województwie. Nowy rozkład oznaczał wprowadzenie cyklicznych kursów oraz zwiększenie liczby pociągów w porównaniu z obowiązującym do początku grudnia ub.r. starym rozkładem jazdy.

„W podstawowym schemacie został on skonstruowany prawidłowo i sam w sobie nie mógł być przyczyną problemów, pod warunkiem zaangażowania w ten proces właściwych zasobów ludzkich i taborowych" - czytamy w analizie. Słabą stroną rozkładu jazdy było zaplanowanie w niektórych obiegach zbyt krótkich czasów obrotu składów, co czyniło go bardzo napiętym, a w wielu przypadkach uniemożliwiało realizację zaplanowanych godzin przyjazdu i wyjazdu.

Na skalę grudniowych problemów miał także wpływ brak odpowiedniego taboru oraz jego wysoka awaryjność. Przyczyny tkwią w błędach popełnionych na etapie nabywania taboru. Umowy z kontrahentami były zawierane zbyt późno, bez gwarancji natychmiastowego dopuszczenia taboru do eksploatacji. Kompletowano różnorodne typy pojazdów o zbyt niskiej jakości technicznej.

Według danych opublikowanych w analizie Koleje Śląskie dysponowały od grudnia do połowy stycznia ok. 60-70 pojazdami trakcyjnymi. Średnia wyłączeń z ruchu z powodu awarii wynosiła ok. 35% taboru na dobę. Krytyka objęła także organizację utrzymania i obsługę serwisową, która okazała się nieprzygotowana do sprawnej interwencji w przypadku często występujących awarii.

Autorzy analizy odnieśli się krytycznie do stopnia przygotowania obsługi pociągów, w szczególności maszynistów oraz kierowników. Koleje Śląskie w niezadawalającym stopniu zadbały o uzyskanie uprawnień do prowadzenia różnego typu taboru. Nie zorganizowano jazd testowych dla osób mających prowadzić pociągi po nowej trasie. W rezultacie znaczna część maszynistów nie miała znajomości szlaku i musiała jeździć z prędkością maksymalną 40 km/h.

„Powodowało to zakłócenia w realizacji rozkładu jazdy i trudności te narastały każdego dnia 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" - konkludują autorzy.

Analiza wskazuje także na braki kadrowe. Obejmując wszystkie połączenia, Koleje Śląskie miały do dyspozycji 141 maszynistów. Tymczasem zdaniem zespołu TOR minimalna liczba wykwalifikowanego personelu powinna była wynosić 203 osoby.

Zarząd Województwa oczekuje od Kolei Śląskich poprawy sytuacji. Jak zaznaczył marszałek Mirosław Sekuła spółka ma w pełnym zakresie realizować rozkład jazdy i jeździć bez opóźnień. Działań korygujących i naprawczych wymaga także sytuacja finansowa spółki. Zapobiegając skutkom kryzysu na torach, Koleje Śląskie poniosły straty. Obecnie Przewoźnik dokonuje bilansu finansowego z tego okresu. Marszałek zamierza przeprowadzić audyt finansowy w spółce. W tym roku w budżecie Województwa Śląskiego zapisano ok. 119 mln zł dotacji dla Kolei Śląskich. Jest ona przeznaczona na pokrycie różnicy między przychodami a kosztami wynikającymi z realizacji usług przewozowych. W ostatnim okresie ta różnica mogła się zwiększyć.

Przypomnijmy, od 9 grudnia spółka Koleje Śląskie rozpoczęła pracę przewozową na wszystkich połączeniach kolejowej komunikacji pasażerskiej w województwie śląskim. W tym czasie wystąpiły poważne problemy w realizacji rozkładu jazdy. Przewoźnik wprowadził zastępczą komunikację autobusową. Początkowo przez kilka dni dotyczyła ona ok. 90 stałych połączeń, potem została zmniejszona do ok. 60. Na pozostałych ok. 605 (suma z dni roboczych i wolnych) połączeniach kursowały pociągi Kolei Śląskich.

Od końca minionego roku liczba ta spadła do 10 na liniach Czechowice-Dziedzice - Pszczyna - Rybnik - Wodzisław Śląski. Od 10 stycznia na wszystkie połączenia wyjechał tabor kolejowy.

W połowie grudnia 2012 Zarząd Województwa Śląskiego podpisał z Przewozami Regionalnymi roczną umowę na obsługę przewozów na 5 tzw. liniach stykowych łączących sąsiadujące województwa. Przewozy Regionalne przejęły od Kolei Śląskich obsługę 5 tras: Częstochowa - Radomsko (Łódź), Częstochowa - Kielce, Kędzierzyn Koźle - Gliwice, Strzelce Opolskie - Gliwice, Kędzierzyn Koźle - Racibórz. W ten sposób Koleje Śląskie zyskały rezerwę taborową na obsługę połączeń wewnątrz województwa.

Obecnie Koleje Śląskie realizują przewozy na ok. 450 połączeniach w dni robocze oraz ok. 300 w weekendy.

Galeria





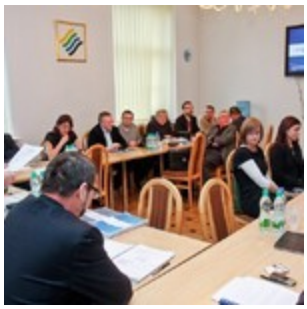





Śląskiego


Śląskiego





Załączniki

Analiza przyczyn występowania problemów z realizacją rozkładu jazdy 2012/2013 w Kolejach Śląskich sp. z o.o.	PDF, 1.14 MB	
Prezentacja w konferencji prasowej	PDF, 298.35 KB	

Dodana: 14 maja 2024 07:40