



Raport Nr 1/2013

Pasażerskie przewozy kolejowe na tle Europy

- casus województwa śląskiego w kontekście Kolei Śląskich



Warszawa – Katowice

1 czerwca 2013

Wersja robocza, 27 maja 2013

Autorzy opracowania: Stanisław Biega i Krzysztof Rytel.

Wydawca: Centrum Zrównoważonego Transportu, Stowarzyszenie Zielone Mazowsze, ul. Nowogrodzka 46/6, 00-950 Warszawa, tel/fax. 022-6217777, <http://czt.zm.org.pl>

Projekt ma charakter społeczny i został sfinansowany ze środków własnych Stowarzyszenia Zielone Mazowsze. Wartość opracowania i pozyskania materiałów do analiz: 40 tys. zł netto.

Nota biograficzna o autorach:

Stanisław Biega: ekspert z zakresu transportu publicznego, działacz społeczny, od 1993 zajmuje się transportem publicznym, od 1998 r. zawodowo, autor kilkudziesięciu analiz, opracowań, studiów z zakresu transportu publicznego, współpracował przy organizacji przewozów z województwami opolskim, wielkopolskim, łódzkim, kujawsko-pomorskim, mazowieckim, śląskim, m.in. 1998 współzałożyciel Instytutu Rozwoju i Promocji Kolei, 1998 – przygotował pierwszy w Polsce zintegrowany system kolejowych rozkładów jazdy dla Śląska, Wielkopolski, Kujaw, Łódzkiego, 2001-2005 prowadził Biuro Koordynacji w Woj. Opolskim, 2006-2010 odpowiadał za przygotowanie oferty przewozowej w woj. Łódzkim, 2009 jeden z audytorów w Łódzkim Zakładzie Przewozów Regionalnych (jeden audyt w PR), 2009-2010 ekspert kluczowy Przewozów Regionalnych u prezesa Moraczewskiego, 2010 autor rozkładu jazdy i organizacji przewozów Kolei Mazowieckich na 2011 w efekcie którego przewoźnik uzyskał rekordowy zysk dzięki wprowadzeniu oszczędności zużycia energii trakcyjnej po zmianie obiegów wg projektu autora, 2011-2012 planowanie przewozów dla Kolei Śląskich, 2010-2013 ekspert kluczowy przy studiach wykonalności dla pozyskania ze źródeł unijnych 193 mln zł dla Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej (tabor, zaplecze) i 1 013 mln zł dla PKP Polskich Linii Kolejowych (modernizacja Rail Baltica na odc. Warszawa Rembertów-Sadowne) (oba projekty zatwierdzone przez Jaspers i CUPT).

Krzysztof Rytel: architekt, urbanista, specjalista z zakresu systemów transportowych, współautor m.in. następujących opracowań: Wstępne Studium Wykonalności oraz Studium Wykonalności Dla Podprojektu I „Integracja Systemu Transportu Miejskiego w Toruniu” (BIT-City), odpowiedzialny za zadania: rewitalizacja dworca Toruń Główny, węzeł przesiadkowy Toruń Miasto, modernizacja linii kolejowej nr 353 na odc. Toruń Główny – Toruń Wschodni (2010-12); „Studium zapotrzebowania na regionalne kolejowe przewozy pasażerskie w otoczeniu komunikacyjnym sieci kolejowej w województwie śląskim” (2011); „Wykonanie badań potoków pasażerskich, struktury biletów w pociągach spółki „Koleje Mazowieckie – KM” sp. z o.o. oraz opracowanie oferty rozkładu jazdy edycji 2010/2011” (2010); „Rozwój infrastruktury kolejowej w powiązaniu ze strukturą osadniczą we wrocławskim obszarze metropolitalnym na przykładzie wybranej linii kolejowej” (2010); „Koncepcja rewitalizacji przewozów kolejowych na linii Piła – Wałcz” (2007), „Analiza uwarunkowań uruchomienia równoodstępowej, kolejowej komunikacji pasażerskiej na linii kolejowej Tychy Miasto - Katowice – Sosnowiec” (pierwsze opracowanie dla SKR, 2006); główny projektant koncepcji sieci dróg rowerowych dla: Olsztyna, Płocka, Sandomierza; członek Komitetu Monitorującego SPO Transport w latach 2005-2009, założyciel i dyrektor Centrum Zrównoważonego Transportu od 2006 r., w latach 2008-10 pracownik Zarządu Transportu Miejskiego w Warszawie, odpowiedzialny za uzgadnianie rozkładów jazdy pociągów SKM i KM oraz rozwój komunikacji kolejowej (w tym projekt zakupu taboru dla linii lotniskowych), członek stowarzyszenia Zielone Mazowsze od 1997 r., współprojektant 3 budynków wielorodzinnych firmy Marvipol w Warszawie, współprojektant kilkunastu budynków wielorodzinnych i zespołów zabudowy szeregowej w Wielkiej Brytanii (Greenwich - Londyn, Somerton) dla firm: Russell Associates, Alexander-Sedgley, Brittain Hadley, II nagroda wraz z zespołem w konkursach: na projekt rewitalizacji dworca Wrocław Główny, na projekt zagospodarowania otoczenia Stadionu Narodowego w Warszawie.

Pasażerskie przewozy kolejowe na tle Europy

- casus województwa śląskiego w kontekście Kolei Śląskich

Warszawa – Katowice

1 czerwca 2013

Wersja robocza 27 maja 2013

Spis treści

1.	Znaczenie transportu publicznego.....	5
1.1.	Znaczenie transportu publicznego.....	5
1.2.	Polityka transportowa Unii Europejskiej.....	8
2.	Pełzający upadek transportu zbiorowego w Polsce.....	10
2.1.	Polska na tle innych krajów UE.....	10
2.2.	Polska na tle regionu	14
3.	Uwarunkowania prawne	16
3.1.	Rozporządzenie 1370/WE	16
3.2.	Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym	17
4.	Modele funkcjonowania przewoźników kolejowych.....	20
4.1.	Model post-PKP.....	20
4.2.	Model efektywnościowy	21
4.3.	Model europejski	22
5.	Przyczyny regresu transportu publicznego w Polsce.....	25
6.	Badania potoków pasażerskich na terenie województwa śląskiego	33
6.1.	Metodologia	33
6.2.	Wyniki badań na poszczególnych liniach	34
	Linia S1 Gliwice – Częstochowa	34
	Linia S13 Częstochowa – Lubliniec	38
	Linia S15 Bytom – Gliwice	39
	Linia S19 Gliwice – Lubliniec.....	40
	Linia S2 Sosnowiec – Sławków.....	40
	Linia S31 Katowice – Nowy Bieruń – Oświęcim.....	41
	Linia S31 Czechowice-Dziedzice – Dankowice – Oświęcim.....	42
	Linia S4 Sosnowiec – Tychy Lodowisko.....	43
	Linia S5 Katowice – Bielsko-Biała – Zwardoń.....	45
	Linia S52 Bielsko-Biała – Kozy – Wadowice.....	47

Linia S58 Czechowice-Dziedzice – Cieszyn	48
Linia S6 Katowice – Wiśła Głębcze	48
Linia S7 Katowice – Rybnik – Racibórz	49
Linia S72 S74 Wodzisław Śl. – Rybnik – Pszczyna	50
Linia S78 Racibórz – Chałupki	51
Linia S8 S81 S82 S83 Katowice – Tarnowskie Góry – Lubliniec/Krzepice/Kłobuck	52
Linia Racibórz – Kuźnia Rac. – Kędzierzyn Koźle	53
Linia Gliwice – Rudziniec – Kędzierzyn Koźle	54
Linia Gliwice – Kotulin – Strzelce Opolskie	54
Linia Lubliniec – Sieraków Śl. – Kluczbork	55
Linia Częstochowa – Widzów Teklinów – Radomsko	56
6.3. Podsumowanie wyników badań	57
6.4. Zapotrzebowanie na przewozy na przykładzie województwa śląskiego	65
7. Skutki finansowe zmian w ofercie przewozowej Kolei Śląskich dla systemu pasażerskich przewozów kolejowych	71
7.1. Rzeczywiste zapotrzebowanie na przewozy kolejowe	71
7.2. Wygaszanie popytu na kolej w regionie śląskim AD 2013	73
7.3. Porównanie liczby obiegów taboru	80
7.4. Koszt funkcjonowania najtańszego obiegu w skali roku	80
7.5. Koszty składowe uruchomienia pociągu	80
7.6. Wygaszanie popytu na przykładzie linii tyskiej	81
8. Rozporządzenie 1370 a Koleje Śląskie	83
8.1. Działania niezgodne z 1370/WE	84
8.2. Ile oszczędziły i ile straciły Koleje śląskie w wyniku złych decyzji samorządu województwa i zarządu spółki w okresie 15.XII-31.V?	88
9. Prywatna kolej	98

1. Znaczenie transportu publicznego

1.1. Znaczenie transportu publicznego

Rozwój transportu publicznego jest kluczowy z uwagi na szereg kluczowych procesów społeczno-ekonomicznych. W przypadku utraty konkurencyjności komunikacji publicznej dochodzi do spiętrzenia się negatywnych procesów gospodarczo-społecznych o wymiarze czysto finansowym. Poprawa jakości transportu wpływa na poprawę jakości życia, jego pogorszenie dowodzi kryzysu jakości rządzenia i powoduje negatywne skutki dla żyjących w danym kraju obywateli jak wzrost kongestii drogowej, wzrost liczby wypadków, wzrost zanieczyszczenia środowiska, wzrost bezrobocia, wykluczenia społeczne obszarów pozbawionych usług transportowych, wzrost przestępczości¹ itp.

Można zidentyfikować następujące obszary takiego wpływu. Najważniejsze z nich to:

- ♦ koszty zewnętrzne ponoszone z uwagi na:
 1. rosnącą kongestię w wyniku wzrostu mobilności ludności, co skutkuje drastycznymi kosztami wypadków drogowych (Polska jest jednym z liderów w tej niechlubnej statystyce),
 2. zanieczyszczenie środowiska (skażenie pyłami zawieszonymi PM10, PM2,5, ozonem, tlenkami węgla, azotu etc. skutkujące pogorszeniem stanu zdrowia ludności i rosnącymi wydatkami na ten cel przy braku takich rezerw budżetowych),
 3. koszty utraconego czasu pogarszającego efektywność i konkurencyjność gospodarki etc.
- ♦ dostępność usług, miejsc pracy, nauki i wypoczynku
 1. transport publiczny wykazuje wysoką efektywność energetyczną (niskie zużycie paliwa na pasażera) – dotyczy to zwłaszcza komunikacji szynowej i wodnej,
 2. wysoki udział w dojazdach do obszarów ciężenia komunikacji publicznej ogranicza terenochłonność tych obszarów pod inwestycje komunikacyjne aż 16 razy,
 3. tworzenie węzłów intermodalnych pozwala ograniczyć zbędną mobilność poprzez koncentrację usług, handlu w jednym miejscu i pozwala klientowi łączyć obowiązkową podróż z domu np. do pracy z realizacją innych swoich potrzeb²,
 4. wzrost jakości życia przez ograniczenie strat czasu na zbędne podróże nie wynikające z zagospodarowania wolnego czasu.
- ♦ procesy demograficzne i socjalne
 1. starzenie się społeczeństw europejskich skutkujące większą liczbą osób o ograniczonej sprawności dedykowanych do korzystania z komunikacji zbiorowej³
 2. przenoszenie się osób lepiej sytuowanych na obrzeża aglomeracji i miast, co skutkuje wzrostem zapotrzebowania na mobilność i wzrostem odległości pokonywanych przez pasażerów do pracy, dla rozrywki etc.,

¹ Badania nt. temat korelacji między jakością komunikacji publicznej a wysokością i ilością przestępstw zostały wykonane w USA i potwierdziły, że miasta ze słabym wskaźnikiem wykorzystania komunikacji publicznej np. Las Vegas, Atlanta, Los Angeles mają wyższe wskaźniki ilości zabójstw i przestępstw na 1000 mieszkańców niż miasta z dobrze funkcjonującym transportem zbiorowym jak Seattle, San Francisco, Boston, czy Nowy Jork.

² Dobrym przykładem takich realizowanych inwestycji jest stacja Katowice, gdzie węzeł intermodalny z hubem autobusowym i liniami tramwajowymi łączy funkcję centrum handlowego najłatwiej dostępnego przy korzystaniu z usług kolei pasażerskiej.

³ Analizy wykonane przez szwajcarskie agendy rządowe poświęcone ilości osób o ograniczonej mobilności obejmujących osoby niepełnosprawne, ale także starsze, niedołączone, matki z dziećmi, osoby otyłe etc. wskazują na narastanie tego problemu i objęcie nim w niedalekiej przyszłości ok. 40% populacji.

3. wzrost liczby osób o ograniczonej sprawności fizycznej z racji na choroby cywilizacyjne, wypadki, wykluczenie społeczne,
4. pogorszenie funkcjonowania tkanki społecznej w zindywidualizowanym modelu społecznym opartym na primacie komunikacji indywidualnej (brak wspólnoty, tolerowanie przestępczości i jej wzrost w obszarach pozbawionych dobrej obsługi komunikacji publicznej⁴, postawy roszczeniowe nieuzasadnione interesem ogółu lub wbrew temu interesowi)

♦ dewastacja przestrzeni publicznej i pogorszenie jakości życia

1. inwestycje dla komunikacji indywidualnej wymagają kilkanaście razy większej zajętości terenu niż inwestycje w transport zbiorowy, co wymusza pod budowę dróg, węzłów komunikacyjnych wyburzenia kwartałów zabudowy, tworzenie gett odciętych liniami komunikacyjnymi od obszarów ciężenia, likwidowanie obszarów odpoczynku dla mieszkańców, pogarszanie dostępności dla lokalnych wspólnot, likwidację miejsc pracy przenoszonych z poziomu regionalnego do centralnych hubów komunikacyjnych lub do innych krajów,
2. likwidowanie terenów zielonych m.in. parków, miejskich lasów, zieleńców,
3. rezerwowanie pod ewentualną zabudowę znacznych obszarów terenu, (np. w Warszawie blisko 20% obszaru miasta), przez dziesiątki lat leżących odłogiem i często zdewastowanych, stanowiących rezerwy pod planowane trasy komunikacyjnej a w rzeczywistości często dzikie wysypiska śmieci i obszary zagrożone przestępczością⁵,
4. wzrost poziomu hałasu, zanieczyszczeń wpływa na pogorszenie zdrowia ludności i skutkuje takimi chorobami jak depresje i choroby psychiczne, choroby układu oddechowego, krążenia, nowotwory etc.
5. pogłębianie różnic społecznych – dotowanie z funduszy publicznych osób korzystających bezpłatnie lub poniżej kosztów rzeczywistych z dróg przy braku takiego dofinansowania lub niedostatecznym jego poziomie dla komunikacji publicznej (w Polsce transport regionalny, autobusowy nie jest w ogóle dofinansowany, co jest ewenementem w unijnej skali i skutkuje wyjątkowo niskim udziałem tego transportu w przewozach w modal split).

♦ poszanowanie prawa

1. rozkład jazdy pociągów i z zasady autobusów jest zgodny z przepisami prawa – pociągi nie przekraczają dozwolonej prędkości, a autobusy wykonujące służbę publiczną poruszają się zgodnie z PORD,
2. przewozy służby publicznej podlegają kontroli w zakresie bezpieczeństwa, wyższego poziomu stanu technicznego pojazdów i taboru, przestrzegania prawa pracy – skutkuje to m.in. niskimi wskaźnikami wypadkowości.

W tym miejscu pragniemy przywołać monografię wydanej przez PAN prof. Zbigniewa Taylora z 2007 r. pt. „Rozwój i regres sieci kolejowej w Polsce”. Przeprowadzone przy jej okazji badania wykazały, że pozbawienie połączeń kolejowych danych obszarów kraju wpłynęło na spadek konkurencyjności tych terenów, pogłębiło wykluczenie społeczności tam zamieszkałych. Oferta kolejowa na większości terenów nie została zastąpiona inną komunikacją publiczną. Atrofia transportu publicznego staje się rosnącym problemem pogarszania warunków życia na rosnących peryferyjnych obszarach Polski⁶.

Problem korelacji między dostępnością usług publicznych, a ich brakiem jest w Polsce od lat poza przedmiotem publicznej debaty. Kwestie te reguluje ustawa p publicznym transporcie zbiorowym (**Dz. U. z 2011r. Nr 5, poz. 13, Nr 228, poz. 1368**), której art. 8 jasno określa zadania organizatora przewozów, które zadaniem jest planowanie rozwoju transportu, organizowanie publicznego transportu publicznego, zarządzanie publicznym transportem zbiorowym.

⁴ W tym zakresie odsyłamy do doświadczeń amerykańskich dotyczących aglomeracji z dobrze rozwiniętym transportem publicznym ze znacznie niższymi wskaźnikami przestępczości (Boston, Waszyngton, San Francisco) i transportem publicznym o niskim wskaźniku rozwoju (Atlanta, Los Angeles).

⁵ Problem ten dotyczy zarówno obszarów pod inwestycje drogowe, ale także obszarów zamkniętych (powojkowych) i terenów kolejowych.

Tabela 1. Porównanie wpływu na środowisko różnych środków transportu w przeliczeniu na 1 paskm. Samochód osobowy bez katalizatora = 100. Źródło: UPI Repor, Heidelberg, 1989.

Rodzaj pojazdu ----- Kryterium	Samochód osobowy bez katalizatora	Samochód osobowy z katalizatorem	Autobus	Rower	Samolot	Pociąg
Zajęcie terenu	100	100	10	8	1	6
Zużycie energii	100	100	30	0	405	34
Emisja CO ₂	100	100	29	0	420	30
Emisja NOx	100	15	9	0	290	4
Emisja węglowodorów	100	15	8	0	140	2
Emisja CO	100	15	2	0	93	1
Łączna emisja zanieczyszczeń powietrza	100	15	9	0	250	3
Ryzyko wypadku	100	100	9	2	12	3

Warto zwrócić uwagę na szczególną sytuację Polski w tym obszarze.

Bardzo wysoki wskaźnik wypadkowości, wynikający w dużej mierze z niekonkurencyjności komunikacji publicznej praktycznie nie ma w swojej skali odpowiednika w Europie oprócz obszaru dawnego ZSRR. W Polsce od lat jako numer jeden identyfikuje się problem służby zdrowia i braków funduszy na ten cel. Z drugiej strony przechodzi się nad porządkiem dziennym nad faktem, że z nakładów na służbę zdrowia finansuje się praktycznie w całości leczenie ofiar wypadków drogowych, czy chorych na choroby układu oddechowego, krążenia, czy nowotwory, zaburzenia psychiczne wynikające bezpośrednio lub pośrednio z powodu uciążliwości w wyniku przeskalowania indywidualnej komunikacji. **Kryzys służby zdrowia będzie się pogłębiał w miarę spadku znaczenia komunikacji publicznej w Polsce.**

Wiele z chorób cywilizacyjnych jak otyłość, osteoporoza, zaburzenia prostaty etc. wynika z siedzącego trybu życia ściśle związanego z powszechnym używaniem samochodów przez zdecydowaną większość Polaków. Do tego dochodzi na drogach występujący ciągle powszechnie choć z tendencją malejącą brak kultury jazdy, powszechne niebezpieczne zachowania na drodze. Skutkuje to obecnymi wysokimi wskaźnikami wypadkowości i koniecznością ponoszenia tego kosztów przez państwo przy braku egzekwowania tych kosztów od sprawców⁶. W przypadku osoby ciężko rannej w wypadku po kilku latach koszty leczenia ofiary wypadku mogą przekroczyć kwotę miliona złotych, nie licząc strat dla państwa wynikających z niezdolności do pracy (niższe PKB) i konieczności wypłaty pensji przez ZUS osobie nie wykonującej pracy.

Inicjatywa Jaspers opiniująca z ramienia Komisji Europejskiej projekty krajowe przed udzieleniem im dofinansowania unijnego, określiła w przygotowanej na potrzeby projektów unijnych Niebieskiej Księdze koszty wypadków drogowych. Wynoszą one dla 2013 r. z tytułu utraty życia w wypadku kwotę 2 088 tys. zł, średni koszt osoby rannej to kwota 307 tys. zł przy stratach materialnych „tylko” 24 tys. zł.

⁶ Obszary „peryferyjne” coraz częściej obejmują także nie tylko tereny wiejskie, ale także miasta. Kolej nie dociera w Polsce, m.in. do Jastrzębia Zdroju, Łomży, oferta komunikacji publicznej jest szczątkowa w terenach atrakcyjnych turystycznie np. Podlasie, Mazury, Bieszczady itp.

⁷ Koszty ubezpieczenia komunikacyjnego nie obejmują kosztów całkowitych leczenia, lecz głównie pokrycie udokumentowanych szkód mienia.

1.2. Polityka transportowa Unii Europejskiej

Polityka transportowa nie jest wyłączną domeną państw członkowskich, gdyż w obszarze tym istnieje szereg dokumentów wspólnotowych.

Już **Biała Księga (Europejska polityka transportowa do 2010 r., Czas na decyzje) z 2001 r.** mówi wyraźnie o osiągnięciu równowagi pomiędzy środkami transportu i zwiększeniu roli transportu kolejowego kosztem drogowego.

Przegląd średniookresowy Białej Księgi z 2006 r. tego celu nie zmienia i podkreśla: „Europejska polityka w sprawie zrównoważonej mobilności musi zatem bazować na szerszym zestawie narzędzi polityki umożliwiającym przejście na bardziej przyjazne dla środowiska środki transportu, tam, gdzie jest to wskazane, czyli zwłaszcza na długich dystansach, na obszarach miejskich i na zatłoczonych korytarzach. Jednocześnie każdy środek transportu musi zostać zoptymalizowany, bardziej przyjazny dla środowiska, bezpieczny i energooszczędny.”

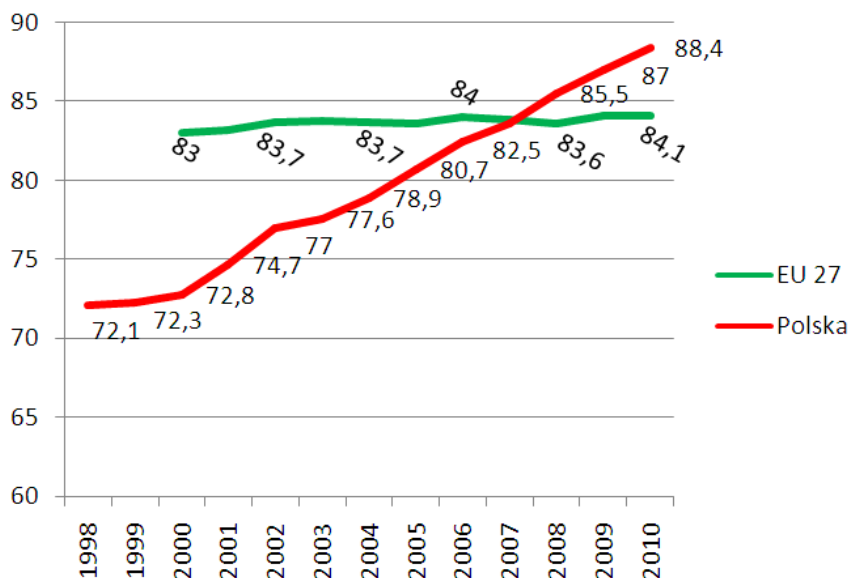
Z kolei **Strategia Zrównoważonego Rozwoju Unii Europejskiej (Göteborska) z 2001 r.** potwierdza te cele i zapisuje je w formie mierzalnej: **aby udział transportu drogowego w 2010 nie przekraczał poziomu z 1998 roku.** W zakresie środków wdrażania na poziomie Wspólnoty wymienia przyznanie priorytetu dla inwestycji w transport publiczny oraz w kolejowy, wodny transport śródlądowy, krótkodystansowy transport morski i transport intermodalny.

Przegląd Strategii Göteborskiej z 2005 r. w nowych działaniach dla transportu na pierwszym miejscu umieścił następujący punkt: „UE oraz jej Państwa Członkowskie powinny skoncentrować się na uatrakcyjnieniu alternatyw transportu drogowego jako opcji dla przewozu towarów i osób, w tym poprzez rozwinięcie sieci transeuropejskich oraz połączeń intermodalnych dla usług logistycznych w zakresie transportu towarowego, w celu łatwego transferu towarów między transportem drogowym, kolejowym i wodnym.”

Strategia Göteborska określiła wskaźniki zrównoważonego rozwoju, za pomocą których corocznie monitorowany jest postęp jej wdrażania. W dziedzinie zrównoważonego transportu określono m.in. następujące wskaźniki: podział zadań transportowych pomiędzy poszczególne środki transportu (modal split) w transporcie pasażerskim i towarowym, wielkość transportu w odniesieniu do produktu krajowego, energochłonność transportu, wielkość inwestycji w poszczególne gałęzie transportu (na razie nie opracowany przez Eurostat) i inne.

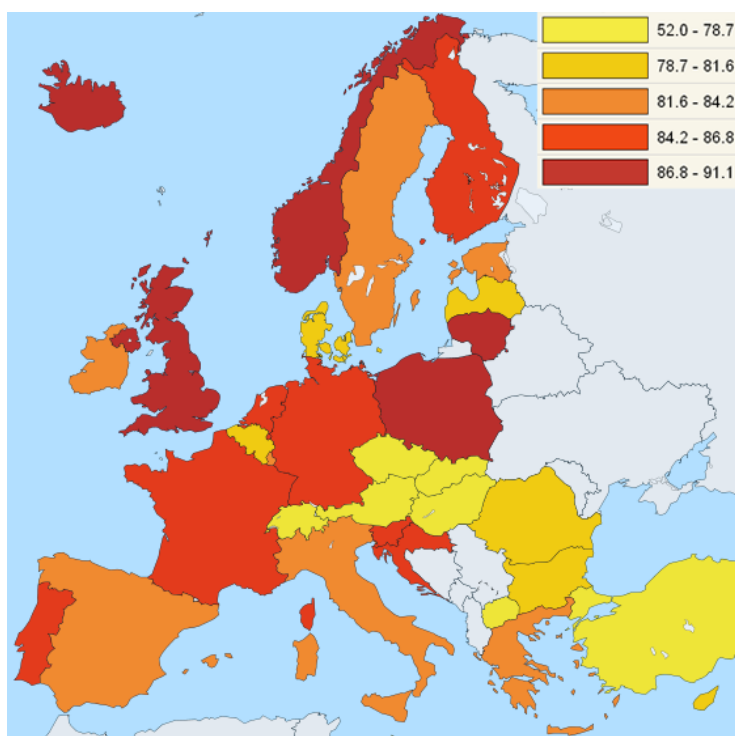
Analiza tych wskaźników oraz innych danych statystycznych prowadzi do wniosku, że Polska nie przyczynia się do realizacji przytoczonych celów Wspólnoty. Chociaż dla wszystkich 27 krajów Unii udział transportu samochodowego w przewozach osób w 2010 przekroczył poziom z 2000 roku, to jednak dość nieznacznie, a wzrost był bardzo łagodny (z 83% do 84,1%). Tymczasem dla Polski ten udział wzrósł bardzo gwałtownie (z 72,1% w 1998 roku, do 88,4% w 2010 roku). Szereg innych krajów Unii musiało w tym samym czasie włożyć ogromny wysiłek, aby zrównoważyć negatywny wkład Polski, dla osiągnięcia tak łagodnego wzrostu w skali wszystkich krajów.

Ryc. 1. Wzrost udziału samochodów osobowych w pracy przewozowej osób w latach 1998-2010. [%]. Źródło: Eurostat.



W rezultacie Polska jest obecnie (dane za 2010 r.) krajem, spośród obserwowanych przez Eurostat, o prawie najwyższym udziale samochodów osobowych w przewozach pasażerskich – 88,4%. Wyprzedzają nas tylko: Litwa 91,1%, Islandia (brak kolei publicznej) – 88,7%, Norwegia (7,5 razy niższa gęstość zaludnienia niż w Polsce) ma identyczny poziom, a Wielka Brytania nieco niższy (87,4%). Co gorsza od tego czasu nastąpiło pogorszenie w tym zakresie - ruch samochodowy na drogach rośnie, a komunikacja publiczna przewozi wykonuje coraz mniej paskm.

Ryc. 2. Udział samochodów osobowych w pracy przewozowej osób w 2010 r. [%]. Źródło: Eurostat



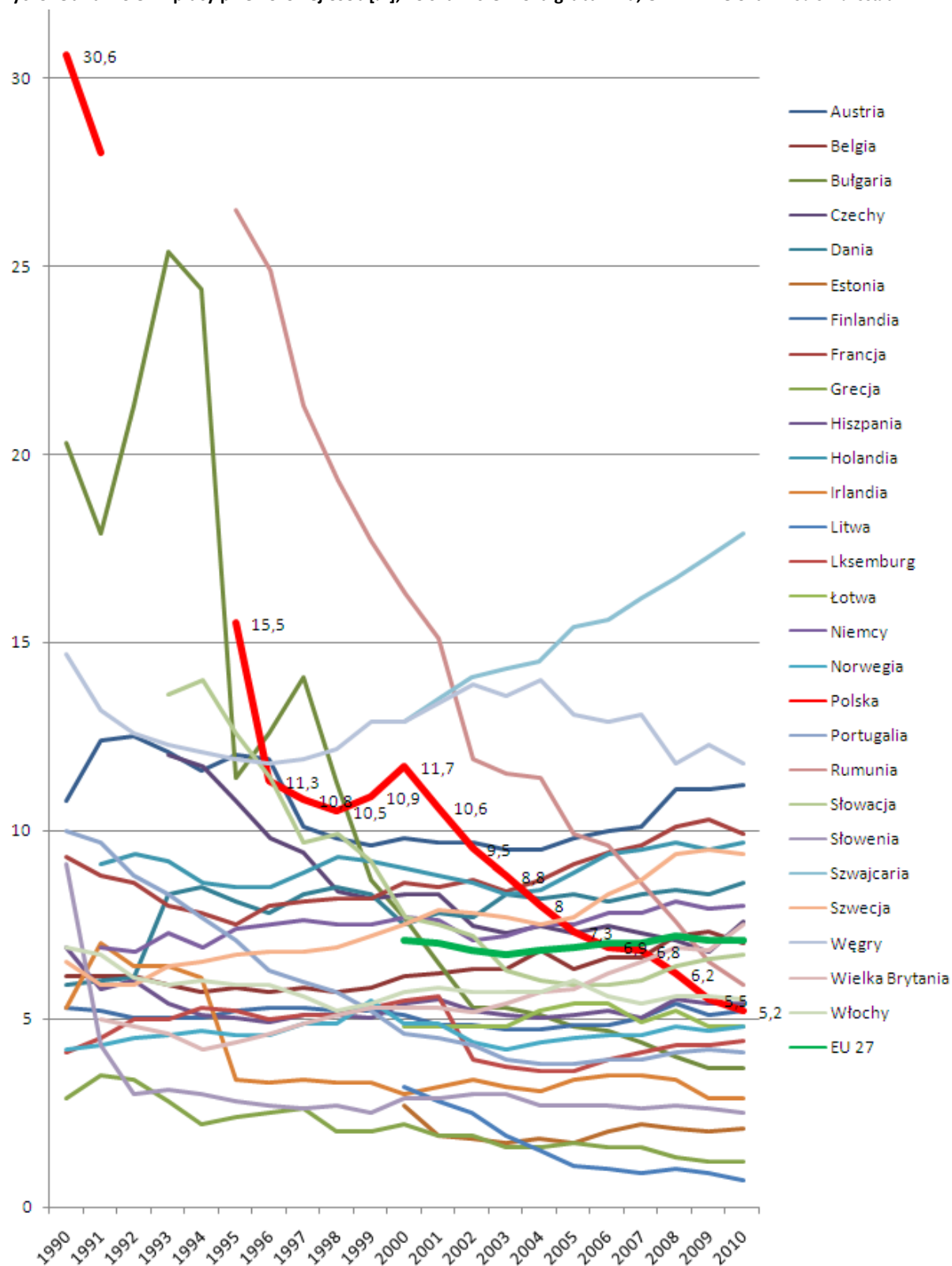
2. Pełzający upadek transportu zbiorowego w Polsce

2.1. Polska na tle innych krajów UE

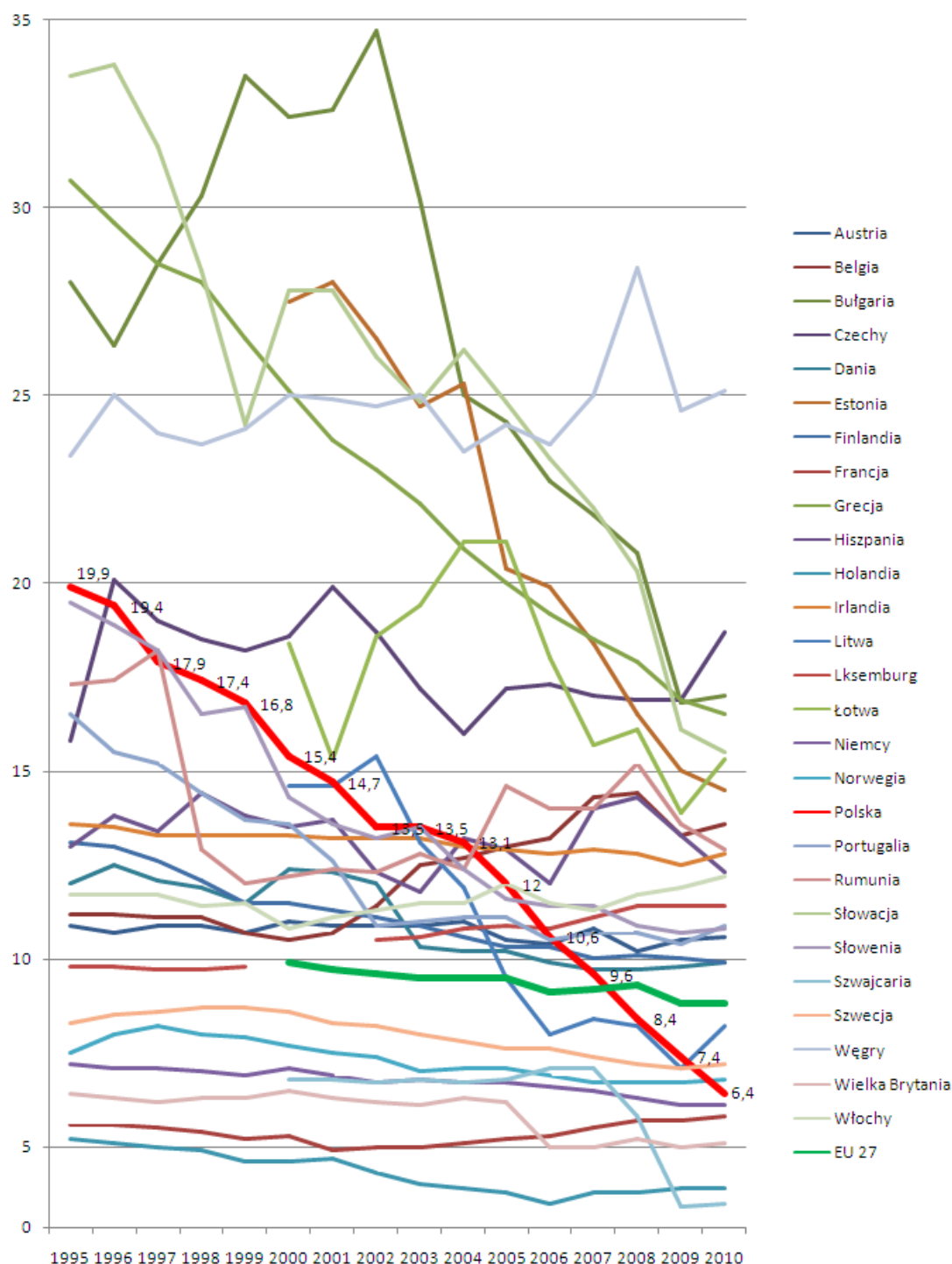
Kolej w Polsce w ostatnim 20-leciu doznała marginalizacji o skali bez precedensu na całym kontynencie. Z kraju, w którym udział kolei w przewozie osób (pasażerokilometry) był praktycznie najwyższy w Europie (pod tym względem wyprzedzać na kontynencie mogła nas tylko Rumunia), staliśmy się krajem, gdzie rola kolei w transporcie jest znikoma (5,2% przewozów pasażerskich). Mniejszy udział kolei w przewozach osób notuje w UE tylko kilka krajów najmniejszych pod względem ludności, a zwykle też i obszaru (czyli których uwarunkowania nie uzasadniają znaczącej transportu kolejowego). Żaden ze średnich i dużych krajów UE, żadna z liczących się gospodarek nie ma tak słabej kolei jak Polska. Na dodatek Polska ma charakter nizinny i stosunkowo małe odległości, które kolei umożliwiają konkurencję z lotnictwem, czy komunikacją indywidualną. Żaden z tych atutów przestrzennych nie jest wykorzystywany, o czym świadczy rosnąca rola transportu lotniczego w relacjach nawet do 200-300 km np. Bydgoszcz-Warszawa, Trójmiasto-Warszawa, Katowice-Warszawa etc.

Nigdzie też kolej nie doznała takiego upadku. Wręcz przeciwnie, w większości krajów przewozy kolejowe systematycznie rosną (pomimo często fantastycznie rozwiniętej sieci autostrad), a w Wielkiej Brytanii kolej przewozi obecnie najwięcej pasażerów od początku swego istnienia (jeśli wyliczyć okresy wojen).

Ryc. 3. Udział kolei w pracy przewozowej osób [%]; Polska – czerwona gruba linia, UE-27 - zielona. Źródło: Eurostat.



Ryc. 4. Udział komunikacji autobusowej w pracy przewozowej osób [%]; Polska – czerwona gruba linia, UE-27 - zielona.
Źródło: Eurostat.

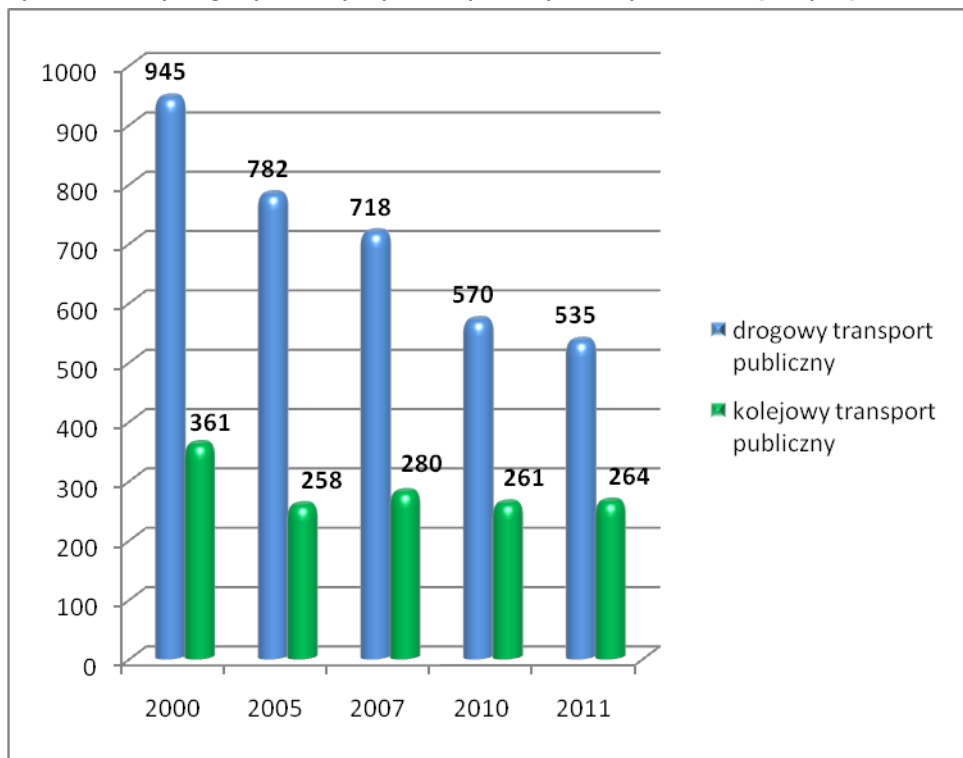


Co ciekawe, znacznemu regresowi w przewozach kolejowych w Polsce towarzyszy jeszcze dynamiczniejszy regres w przewozach autobusowych, tylko nie jest on tak dostrzegany przez opinię publiczną.

Powyższe dwa elementy pokazują, że transport publiczny w Polsce jest traktowany w sposób świadomy jako niechciane dziecko. Komunikacja autobusowa poza dużymi miastami nie jest dotowana jak w innych krajach europejskich. Transport kolejowy w ostatnich latach częściowo przejmuje potoki z ograniczanej komunikacji autobusowej zwłaszcza na szczeblu regionalnym. Mimo to jego udział szybko ulega obniżeniu z powodu niekonkurencyjnej oferty przewozowej. Jeśli uwzględnimy występujący wzrost przewozów kolejowych na

Mazowszu, to okaże się że reszta Polski tym bardziej odstaje od europejskich trendów. Niestety stanowi to drastyczny przykład nawarstwiania się złych praktyk w zakresie organizacji i realizacji usług transportu publicznego.

Ryc. 5. Przewozy drogowym i kolejowym transportem publicznym w Polsce [mln pas.]. Źródło: GUS



W okresie 2000 – 2011 przewozy kolejowe osób spadły o 27%, podczas gdy drogowe (autobusowe) aż o 43% (przy czym w komunikacji miejskiej praktycznie znacznego spadku nie było, a więc w komunikacji zamiejskiej spadek jest jeszcze głębszy).

Należy jednak zaznaczyć, że dane te na pewno są niepełne. GUS analizuje dane jedynie od przedsiębiorców zatrudniających więcej niż 9 osób, a część przedsiębiorstw komunikacji mikrobusowej nie zatrudnia tylu pracowników, lub nie na umowę o pracę, ponadto część przejazdów odbywa się w szarej strefie⁸. Na pewno następuje proces przejmowania rynku autobusowego przez komunikację mikrobusową, co można odbierać jako dostosowanie wielkości taboru do aktualnych niskich potoków.

W innych krajach unijnych tzw. mikrobusy są traktowane jako środek transportu poza służbą publiczną z racji na niską pojemność i brak standardów. W Polsce lobbying w tym zakresie PIGTSIS spowodował, że przyjęta ustawa o publicznym transporcie może obejmować ten typ taboru. W efekcie praktycznie niemożliwe jest objęcie na znanych obszarach kraju służbą publiczną komunikacji drogowej, która nie spełnia kryteriów 1370/WE.

Kolej regionalna z przyznaną rekompensatą na służbę publiczną nie dostosowała swojej oferty do rosnących potoków drogowych w ostatnich latach. Przeszkodą okazał się funkcjonujący w Przewozach Regionalnych (PR) system liczenia stawek wg jednolitych wskaźników wynikający ze słabej jakości kadr za

⁸ W celu poprawy ekonomiki przedsiębiorstw mikrobusowych powszechne w takich regionach jak lubelskie, podlaskie, warmińsko-mazurskie, małopolskie, podkarpackie jest brak wystawiania pasażerom biletów po ich zakupie. Brak odpowiedniej kontroli w tym zakresie umożliwia takie procesy.

to odpowiedzialnych⁹. W efekcie wzrost efektywności personelu nie przekładał się na spadek stawek jednostkowych przy liczeniu kosztów zmiennych. Wysokie straty PR i wcześniej PK PR wynikały z procesu dokładnie odwrotnego zachowywania identycznych stawek jednostkowych niezależnie od poziomu zamawianej pracy eksploatacyjnej. W przypadku ograniczania pracy eksploatacyjnej przyjmowano taki sam poziom uzyskiwanych przychodów po ograniczeniu oferty (to nie żart!), przy odejmowaniu całości kosztów jednostkowych nawet tych ponoszonych stale jak koszty drużyn konduktorskich, administracyjne, taboru itd..

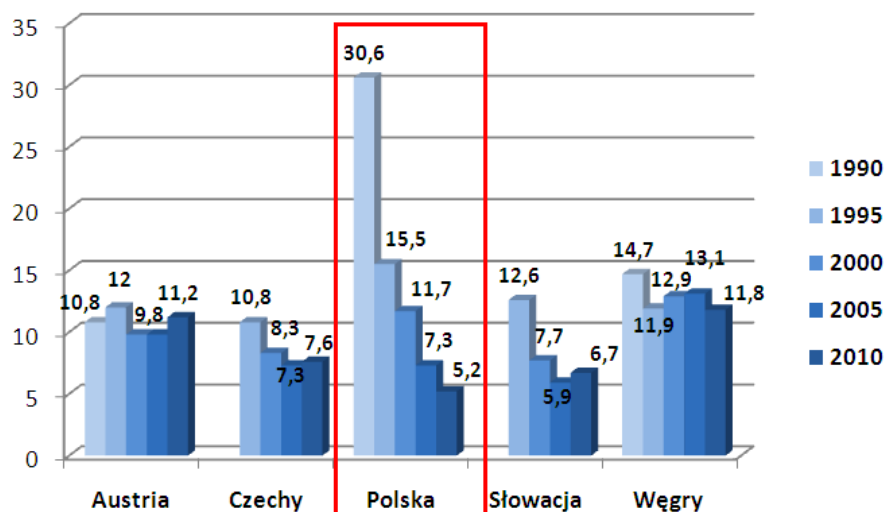
Próby wprowadzania wspólnego biletu podejmowane były w mikroskali np. w obszarze Bit-City, aglomeracji wrocławskiej, czy krakowskiej. Stąd efekty takich działań są więcej niż skromne. Dopiero wspólny bilet w Warszawie pokazał faktyczne oddziaływanie wspólnej taryfy na natychmiastowy wzrost znaczenia kolei w dojazdach. A przecież model warszawski jest protezą takich modeli wprowadzanych w Europie, gdyż jego inicjatorem jest niższy szczebel organizatora przewozów niż regionalny.

Powyższe czynniki składają się na spadek roli kolei w modal-split na poziomie regionalnym. Na poziomie krajowym powodem tego są dwa czynniki słaba oferta przewozowa ulegająca ciągłym zmianom (czyli ograniczeniom) w wyniku braku kompetentnej i świadomej polityki w tym zakresie (planowania) i wydłużania czasów jazdy.

2.2. Polska na tle regionu

Wiele do myślenia daje porównanie Polski z krajami jej regionu (Europy Centralnej).

Ryc. 6. Udział kolei w pracy przewozowej osób [%]. Źródło: Eurostat.



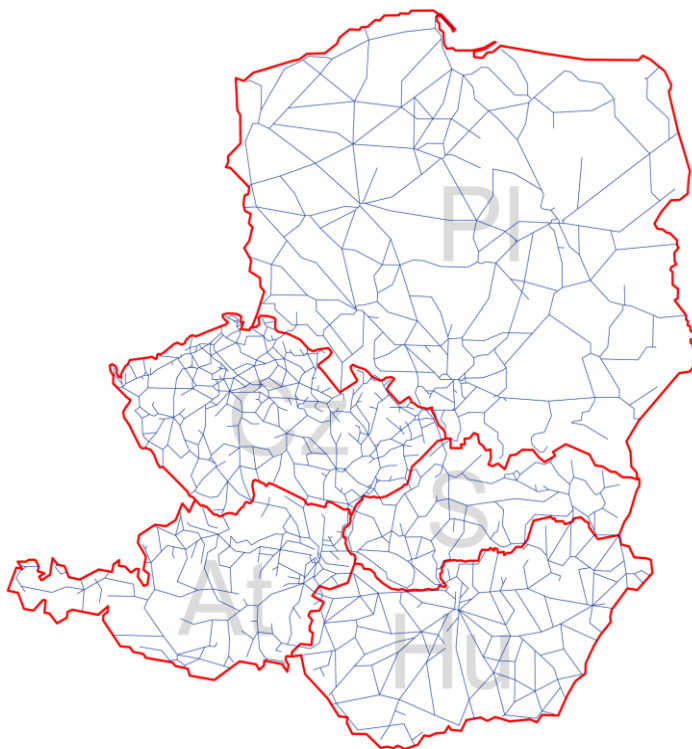
Kilka miesięcy temu furorę w Internecie zrobiło porównanie map połączeń kolejowych w Polsce wykonane przez Szymona Komusińskiego pod hasłem „PKP udało się wyrównać różnice między zaborami” (w gęstości połączeń kolejowych). Wojciech Śmiech dla Gazety Wyborczej tłumaczył to następująco: „Kolej przez ostatnie lata straciła na znaczeniu, i to nie tylko w Polsce. (...) Przed laty utrzymywano linie bez

⁹ Pierwsza konferencja o transporcie regionalnym w Klonowie we wrześniu 2001 r. omawiała wagę tego aspektu. Prelegent reprezentujący narodowego przewoźnika SNCF udowodnił, że uruchomienie nowych pociągów kosztuje tylko 40% stawki dla dotychczas kursujących. Praktyka największego europejskiego przewoźnika w tym zakresie nie została implementowana, wręcz odwrotnie została w całości odrzucona przez polskich specjalistów kolejowych zarówno na poziomie przewoźników, jak i organizatorów przewozów. Skutki tego obserwujemy do dzisiaj.

ekonomicznego uzasadnienia, bo nie było tego, co dziś rozumiemy jako ekonomię. (...) Chciałbym, żebyśmy mieli bardzo gęstą sieć, ale trzeba pamiętać, że teraz mamy jedną z gęstszych w Europie”.

Otóż to nieprawda. Nigdzie indziej kolej nie straciła tak na znaczeniu jak w Polsce. Jeśli porównamy sieć kolejowych połączeń pasażerskich w krajach naszego regionu, to widać, że Polska stała się na mapie kolejowej rodzajem białej plamy.

Jaki z tego wniosek? Ano taki, że stan, w jakim znajduje się obecnie polska kolej nie wynika z obiektywnych przesłanek, z jakiegoś ogólnoświatowego, cywilizacyjnego, czy ekonomicznego trendu, który najzwyczajniej nie ma miejsca. Kolej nie stała się przeżytkiem jak wcześniej powozy konne, albo telegraf, telegram, teleks, czeki czy fotoplastikon.



Ryc. 7. Sieć kolejowych połączeń pasażerskich w Europie Środkowej 2013 (bez sezonowych).

Źródło: opracowanie własne na podstawie materiałów przewoźników.

3. Uwarunkowania prawne

3.1. Rozporządzenie 1370/WE

Podstawowym aktem prawnym regulującym publiczny transport pasażerski na poziomie unijnym jest Rozporządzenie nr 1370/2007 dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego¹⁰. Jak każde rozporządzenie wspólnotowe obowiązuje ono bezpośrednio, niezależnie od przepisów prawa krajowego (nie wymaga transpozycji do prawa krajowego jak dyrektywy).

Rozporządzenie dotyczy pasażerskiego transportu publicznego szynowego i drogowego, z możliwością stosowania także do transportu wodnego. Przedmiotem rozporządzenia są usługi transportu pasażerskiego o charakterze tzw. użyteczności publicznej. Celem rozporządzenia jest umożliwienie odpowiednim geograficznie władzom zapewnienia świadczenia usług użyteczności publicznej, które miałyby m.in. bardziej masowy charakter, byłyby bezpieczniejsze, odznaczałyby się wyższą jakością lub niższą ceną niż usługi świadczone tylko na zasadach komercyjnych (np. zapewnienie kursów w porach nie umożliwiających pokrycia kosztów wpływami z biletów – np. poza szczytem, w dni wolne od pracy, albo na liniach nie gwarantujących dostatecznie wysokich potoków pasażerów).

Dla realizacji tego celu Rozporządzenie przewiduje następujące wsparcie przewoźników:

- możliwość przyznania rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych;
- możliwość udzielenia prawa wyłącznego.

Rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych mają zrekompensować przewoźnikowi zmniejszenie wyniku finansowego spowodowane koniecznością realizacji zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych w stosunku do sytuacji, w której usługi prowadziłby na zasadach czysto komercyjnych (np. prowadzenie kursów w porach lub na liniach albo odcinkach linii nieatrakcyjnych ekonomicznie, niższe ceny biletów itp.)

Prawo wyłączne to prawo świadczenia usługi transportowej na danej trasie lub części sieci na wyłączność, bez możliwości świadczenia analogicznej usługi przez jakikolwiek inny podmiot (ochrona przed konkurencją komercyjną).

Przyznanie wybranemu przewoźnikowi rekompensaty (z pewnymi wyjątkami) lub prawa wyłącznego może nastąpić tylko w drodze umowy o świadczenie usług publicznych (oznacza to także, że przewozy komercyjne nie wymagają umów).

Zamówienia prowadzące do zawarcia umów o świadczenie usług publicznych mogą być udzielane w następujących trybach:

1. W drodze przetargu przewoźnikowi nie będącemu podmiotem wewnętrznym.

¹⁰ Rozporządzenie (WE) Nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70

2. Bezpośrednio (bezprzetargowo) podmiotowi wewnętrznemu (podległemu) właściwego organu administracji terytorialnej (organ ten również może takie usługi świadczyć samodzielnie) – o ile nie zabrania tego prawo krajowe.
3. Bezpośrednio (bezprzetargowo) podmiotowi nie będącemu podmiotem wewnętrznym - w przypadku usług o wartości nie przekraczającej 1 mln euro rocznie lub w wymiarze nie przekraczającym 300 tys. km rocznie (dla przewoźników dysponujących nie więcej niż 23 pojazdami wielkości te są podwojone) – o ile nie zabrania tego prawo krajowe.
4. Bezpośrednio (bezprzetargowo) podmiotowi nie będącemu podmiotem wewnętrznym - w przypadku zakłócenia w świadczeniu usług lub bezpośredniego ryzyka powstania takiej sytuacji, na okres do 2 lat.
5. Bezpośrednio (bezprzetargowo) podmiotowi nie będącemu podmiotem wewnętrznym - w zakresie transportu kolejowego (ale tramwajowego i metra nie), na okres do 10 lat – o ile nie zabrania tego prawo krajowe.

W przypadku, gdy zlecenie usług odbywa się w trybie bezprzetargowym, zasady kalkulacji wielkości rekompensaty w celu zapobiegania jej nadmiernemu poziomowi muszą spełniać warunki określone w załączniku do Rozporządzenia. Wysokość rekompensaty nie może przekroczyć kwoty odpowiadającej wynikowi finansowemu netto, który równoważny jest sumie wpływów (dodatnich i ujemnych), jakie wypełnianie zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych wywiera na koszty i przychody podmiotu świadczącego usługi publiczne - przy uwzględnieniu tzw. „rozsądnego zysku”.

Wpływ ten oceniany jest przez porównanie stanu, w którym zobowiązanie z tytułu świadczenia usług publicznych jest wypełniane, ze stanem, jaki istniałby w przypadku niewypełniania zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych. Rozporządzenie wyjaśnia, że „rozsądny zysk” należy kalkulować w oparciu o stopę zwrotu z kapitału, która w danym państwie członkowskim uznawana jest za normalną dla tego sektora i w której uwzględniono ryzyko lub brak ryzyka ingerencji organu publicznego ponoszone przez podmiot świadczący usługi publiczne. W Polsce za rozsądny zysk uznaje się maksimum 6% zwrotu z z kapitału. Przy czym Rozporządzenie dodaje, że metoda rekompensowania musi promować utrzymanie lub rozwój systemu skutecznego zarządzania podmiotu świadczącego usługi publiczne oraz usług transportu pasażerskiego odpowiednio wysokiej jakości.

Ponadto Rozporządzenia nakazuje (przy trybach bezprzetargowych) w celu zwiększenia przejrzystości oraz uniknięcia subsydiowania skośnego, w przypadku gdy podmiot świadczący usługi publiczne świadczy jednocześnie usługi rekompensowane podlegające zobowiązaniom z tytułu świadczenia usług transportu publicznego i prowadzi inną działalność, prowadzenie osobnej rachunkowości dla obu rodzajów usług.

Rozporządzenie dodatkowo narzuca obowiązek opublikowania w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej najpóźniej rok przed wszczęciem procedury przetargowej lub na rok przed bezpośrednim przyznaniem zamówienia podstawowych informacji o planowanym zamówieniu.

3.2. Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym

Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym¹¹ określa zasady organizacji i funkcjonowania regularnego przewozu osób w publicznym transporcie zbiorowym w transporcie drogowym, kolejowym, innym szynowym, linowym, linowo-terenowym, morskim oraz w żegludze śródlądowej. Ustawa określa

¹¹ Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym z dnia 16 grudnia 2010 r. (Dz. U. nr 5 z 2011 r. z późn. zmianami)

także zasady finansowania regularnego przewozu osób w publicznym transporcie zbiorowym, w zakresie przewozów o charakterze użyteczności publicznej.

Ustawa stanowi, że publiczny transport zbiorowy odbywa się na zasadach konkurencji regulowanej, o której mowa w rozporządzeniu (WE) nr 1370/2007, zgodnie z zasadami określonymi w ustawie oraz z uwzględnieniem potrzeb zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego. Publiczny transport zbiorowy może odbywać się na podstawie:

- 1) umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- 2) potwierdzenia zgłoszenia przewozu (w transporcie innym niż kolejowy);
- 3) decyzji o przyznaniu otwartego dostępu (w transporcie kolejowym).

Podmiot świadczący przewozy o charakterze użyteczności publicznej ustawa nazywa operatorem, a świadczący inne usługi (komercyjne) przewoźnikiem.

Ustawa dopuszcza bezpośrednie udzielanie zamówień na świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego we wszystkich przypadkach przewidzianych w Rozporządzeniu 1370. Ustawa nie dopuszcza jednak możliwości przyznania prawa wyłącznego.

Organizator może określić w specyfikacji istotnych warunków zamówienia na wykonywanie publicznego transportu zbiorowego, iż świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego na danych liniach komunikacyjnych, które są nierentowne, będzie wiązało się ze świadczeniem takich usług przez tego samego operatora na innych liniach komunikacyjnych, które są rentowne.

Organizatorem publicznego transportu zbiorowego jest, zgodnie z obszarem działania lub zasięgiem przewozów: gmina, związek międzygminny, powiat lub województwo, a dla międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozów pasażerskich w transporcie kolejowym minister właściwy do spraw transportu.

Do zadań organizatora należy: planowanie rozwoju transportu, organizowanie publicznego transportu zbiorowego, zarządzanie publicznym transportem zbiorowym.

Plany transportowe mają obowiązek opracować:

- gminy liczące co najmniej 50 tys. mieszkańców;
- związki gminne i gminy w imieniu porozumienia między gminami obejmującego obszar liczący co najmniej 80 tys. mieszkańców;
- powiaty liczące co najmniej 80 tys. mieszkańców;
- związki powiatów i powiaty w imieniu porozumienia między powiatami obejmującego obszar liczący co najmniej 120 tys. mieszkańców;
- województwa;
- minister właściwy do spraw transportu – w zakresie międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozów kolejowych.

Plan transportowy określa w szczególności:

- 1) sieć komunikacyjną, na której jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej;
- 2) ocenę i prognozy potrzeb przewozowych;
- 3) przewidywane finansowanie usług przewozowych;

- 4) preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu;
- 5) zasady organizacji rynku przewozów;
- 6) pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej;
- 7) przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera.

W przypadku, gdy organizator w celu organizowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej ma obowiązek opracowania planu transportowego, umowa o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego może dotyczyć tylko linii komunikacyjnych ujętych w planie transportowym danego organizatora (z wyjątkiem umów zawieranych w sytuacjach zakłócenia w świadczeniu usług).

Zgodnie z art. 15 ustawy organizowanie publicznego transportu zbiorowego polega między innymi na **badaniu i analizie potrzeb przewozowych w publicznym transporcie zbiorowym, z uwzględnieniem potrzeb osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej zdolności ruchowej.**

Zgodnie z art. 43 ustawy zarządzanie publicznym transportem zbiorowym przez organizatora polega między innymi na:

- ocenie i kontroli realizacji przez operatora i przewoźnika usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
- kontroli nad przestrzeganiem przez operatora i przewoźnika zasad funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego;
- **analizie realizacji zaspokajania potrzeb przewozowych wynikających z wykonywania przewozów na podstawie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;**
- dokonywaniu zmian w przebiegu istniejących linii komunikacyjnych;
- zatwierdzaniu rozkładów jazdy oraz dokonywaniu ich aktualizacji w przypadku przewozów wykonywanych na podstawie potwierdzenia zgłoszenia przewozu;

Art. 27 ustawy stanowi, że **organizator ponosi odpowiedzialność za pogorszenie warunków realizowania umowy o świadczenie usług publicznych w zakresie publicznego transportu zbiorowego** oraz szkody poniesione przez operatora spowodowane zmianami w planie transportowym.

Zgodnie z art. 52 Operatorowi przysługuje rekompensata, jeżeli wykaże, że podstawą poniesionej straty z tytułu realizacji usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego są utracone przychody i poniesione koszty proporcjonalnie do poniesionej straty. W ramach rekompensaty, operatorowi przysługuje **rozsądny zysk**, o którym mowa w załączniku do Rozporządzenia nr 1370/2007, **o ile zamówienie usługi nie zostało przyznane bezpośrednio lub podmiotowi będącemu samorządowym zakładem budżetowym.**

Zgodnie z art. 44 w przypadku wystąpienia okoliczności uniemożliwiających wykonywanie publicznego transportu zbiorowego zgodnie z warunkami zawartej umowy, w szczególności w zakresie przebiegu linii komunikacyjnej, organizator wyraża zgodę na ograniczenie świadczenia usługi w zakresie publicznego transportu zbiorowego oraz określa warunki, na jakich może być ona wykonywana w tych okolicznościach.

Ustawa do prawa krajowego wprowadza pojęcia zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego i zintegrowanego węzła przesiadkowego, za których wprowadzenie odpowiada organizator przewozów.

4. Modele funkcjonowania przewoźników kolejowych

W celu przybliżenia problemu ekonomiki przedsiębiorstwa kolejowego wykonującego przewozy pasażerskie opiszemy modele funkcjonowania takich podmiotów. W zależności od modelu zmieniają się ramy funkcjonowania przewoźnika, jego możliwości finansowe i koszty realizacji służby publicznej. O ile duże firmy wywodzące się z PKP mają zasoby zwłaszcza personalne, techniczno-taborowe znacznie wyższe od własnych potrzeb, to w przypadku firm europejskich możemy mówić o zasobach niezwykle skromnych w porównaniu z Polską.

W warunkach polskiego rynku przewozowego możemy wyróżnić trzy typy modeli funkcjonalnych przewoźników:

- Model post-PKP,
- Model efektywnościowy,
- Model europejski.

4.1. Model post-PKP

Model post-PKP obejmuje wybrane spółki, wywodzące się z dawnej jednolitej PKP. W Polsce do niego należy zaliczyć takich przewoźników jak Przewozy Regionalne i PKP Intercity. Przewozy Regionalne zatrudniają ok. 12 tys. pracowników, PKP Intercity 7 tys. pracowników. Są to ilości znacznie większe niż uruchamiających znacznie więcej pociągów kolei czeskich CD, czy kolei duńskich. Dodatkowo obie spółki dysponują przede wszystkim zamortyzowanym taborem, którego wiek często dochodzi lub przekracza 40 lat. W efekcie w tym modelu liczba nowego taboru jest stosunkowo nieznaczna i nie determinuje kosztów realizacji przewozów. Podstawowymi kosztami są koszty własnego personelu, a także dostępu do torów. W tym modelu z powodu zaszłości historycznych spółki mają ograniczone możliwości pozyskania taboru z racji na brak wiarygodności finansowej. Brak płynności i zaległości finansowe uniemożliwiają nawet zapewnienie wkładu własnego dla projektów taborowych. Wysokie koszty działalności są głównie wynikiem rozbudowanej struktury kadrowej wynikającej z potrzeby zapewnienia spokoju społecznego w celu unikania konfliktów spowodowanych grupowymi zwolnieniami. Jednym z powodów tego stanu rzeczy jest utrzymywanie podobnego stanu zatrudnienia w wypadku ograniczania wykonywanej pracy eksploatacyjnej. Koszty stałe pozostają na niezmiennym poziomie, spada tylko efektywność pracy gdy kursuje mniej pociągów. Można to zobrazować na prostym przykładzie: typowy turnus pracownika liniowego drużyny pociągowej trwa 12 godzin. Procedury w PR i PKP Intercity zakładają rozpoczynanie pracy w tzw. sekcjach, a nie w pociągu. W efekcie zanim pracownik obejmie pociąg często mija 1 godzina, nawet 2 godziny bezproduktywnego czasu spędzonego na dojeździe do stacji początku relacji biegu pociągu. Dokładnie taki sam proces ma miejsce w drodze powrotnej. Mimo, że pracownik w tym czasie nie wykonuje pracy, czas ten zaliczany jest do efektywnego czasu pracy. Postojowe obejmuje tylko okres między kolejnymi kursami na stacji zwrotnej przy odjęciu czasu na zdanie i objęcie składu. Dla przykładu pracownik PR zaczynający kurs ok. 4-5 rano w Sieradzu służbę zaczyna ok. 23 -ej w Łodzi Kaliskiej, skąd ostatnim pociągiem udaje się do Sieradza. Po pięciu-sześciu godzinach czasu pracy faktycznie dopiero zaczyna służbę. Jeśli w trakcie służby dziennej pociągi nie kursują, (a jest to norma w przewozach regionalnych w Polsce, a nie wyjątek) drużyna pociągowa np. od 8 rano do 12 lub 7 do 14 czeka na kolejny kurs. Przez ten czas pracownik ma płacone, gdyż zgodnie z PUZP obowiązującym w PKP i Przewozach Regionalnych nie można wyznaczać służb przerywanych jak w komunikacji miejskiej. W efekcie efektywność pracy oficjalnie

liczona na ponad 60% rzadko kiedy przekracza 30%, gdyż z 12 godzin pracy zwykle tylko 3-4 godziny to faktycznie czas spędzony w czasie jazdy pociągu. Dokładnie ten sam problem dotyczy kasjerów biletowych w kasach. Gdy na danej linii kursuje mało pociągów, przez długi czas kasjer nie sprzedaje biletów i jego efektywność jest na wyjątkowo niskim poziomie. Zatrudnienie w sekcjach utrzymania taboru jest zależne od ilości taboru na stanie.

Model post-PKP bazuje w dalszym ciągu na doświadczeniach okresu PRL-u. Typowe przejawy tego myślenia na poziomie kolejowym to przeświadczenie, że niezależnie od okoliczności pasażer i tak musi korzystać z naszych (danego przewoźnika) usług, że nie jest możliwe pozyskanie nowych pasażerów, brak wiedzy na temat modal-split i przyczyn takiego kształtowania się wskaźników w kraju skutkujący brakiem rozeznania co do otoczenia konkurencyjnego. W tym modelu kolejarze uznają się w dalszym ciągu za monopolistów, w sytuacji, gdy rynek przez nich obsługiwany jest rynkiem nie masowym, lecz niszowym. Równocześnie w odróżnieniu od funkcjonowania kolei w okresie PRL-u, gdzie poziom merytoryczny kadr był wysoki, gdy wprowadzano często rzeczywiste projekty racjonalizacyjne i innowacje techniczne (np. budowa CMK o profilach trasy na 200-250 km/h w czasie, gdy pociągi w Europie kursowały zwykle do 120-140 km/h), obecnie poziom kadr jest niezwykle niski, brak jest dążenia pracowników do poszerzenia wiedzy, do wymiany informacji w celu doskonalenia własnych umiejętności zawodowych, do poprawy pozycji konkurencyjnej zatrudniającej ich firmy poprzez poprawę oferty, jej dostępności i wiarygodności.

Mimo zmiany otoczenia rynkowego, szanse dla tego rodzaju przedsiębiorstw upatruje się w zachowaniu lub wręcz przywróceniu minionych modeli utrzymania taboru i zarządzania zasobami. Nowości techniczne sprowadzają się do reakcji, że EN57 lub EU07 to tabor powszechnie dostępny, a więc niezawodny i łatwy w obsłudze. Brak wyzwań, koncentrowanie się na zachowaniu status quo, unikanie odpowiedzialności, pogarszanie pozycji konkurencyjnej, postawa roszczeniowa, brak to typowe objawy funkcjonowania tego modelu. Powszechnemu funkcjonowaniu tego modelu w kraju właśnie zawdzięczamy dzisiejszą zapaść przewozów w kraju.

Funkcjonowanie tego modelu determinuje fakt, że cały czas jest bardzo duża ilość serii starego taboru, nawet przy bardzo niskich wskaźnikach ich gotowości do jazdy i tak przewoźnik dysponuje rezerwą taborową. W polskich realiach nakłada się na to jeszcze fakt, że okresy międzyprzeglądowe (rewizji taboru) są wydłużane aż do 5 lat często dla taboru 40-letniego. Właśnie na takich operacjach bazują przez ostatnie dwa lata Przewozy Regionalne i PKP Intercity wykazując pozorną poprawę wyniku finansowego. Proces ten będzie mógł być kontynuowany, gdyż UTK zgodzi się by okres 5 lat wydłużyć np. do 7, a może i 10 lat. W innym wypadku w 2014 r. obie firmy staną przed widmem znaczących braków taborowych.

4.2. Model efektywnościowy

Praktycznie do tego modelu można przypisać także takie firmy jak SKM Trójmiasto i Koleje Mazowieckie. Jednak model, które one reprezentują to model efektywnościowy oparty na lepszym wykorzystaniu zasobów, racjonalizacji kosztów i procedur utrzymaniowych. W obu tych spółkach rezerwa taborowa praktycznie głównie jest dedykowana na naprawy rewizyjne i główne wiekowego taboru EN57 lub rzadziej EN71. Często okazuje się, że pociągi zamiast z 2 ezł muszą czasami kursować w krótszym zestawieniu. Zwłaszcza SKM Trójmiasto bazuje na ta borze klasy EN57, prowadząc modernizację swojego parku taborowego w taki sposób, aby nie zachwiać pozycją finansową firmy. W efekcie rekompensata do 1 pockm kształtuje się na wyjątkowo niskim poziomie 5 zł/km. gdy dodamy, że taryfy przewozowe przewoźnika są niższe niż Przewozów Regionalnych stanie się jasne, że woj. pomorskie może być zadowolone z takiego przewoźnika. Spółka do maksimum wykorzystuje swój potencjał bazujący na taborze poprzednich generacji. Koleje Mazowieckie otrzymały sporo nowego taboru, jak na warunki krajowe. Jednak

10 flirtów, 13 elfów, 11 lokomotyw push&pull z wagonami, kilka autobusów szynowych dla linii lokalnych znika w ogólnej ilości taboru, który wynosi w sumie ok. 250 pojazdów trakcyjnych. KM podobnie jak SKM Trójmiasto musi bazować przez kolejne lata na taborze EN57. W związku z tym prowadzony jest intensywnie proces odnowy tego taboru do standardu AKM. I tutaj podobnie jak w SKM Trójmiasto rekompensata do pockm jest niższa niż w innych rejonach kraju. Warto zwrócić uwagę, że aż ok. 20% rekompensaty jest przeznaczane na pokrycie kosztów modernizacji nowego taboru. Nawet w sytuacji, gdy w sumie ok. 35% taboru jest nowe lub po modernizacji, ma to ma znaczący wpływ na poziom wykazywanego deficytu.

Obu przewoźników wyróżnia także wysoki wskaźnik pokrycia kosztów przychodami, który wynosi 60% w Kolejach Mazowieckich i 80% w SKM Trójmiasto. Jedną z celów uzyskania takich wyników jest niezbędne oprócz masowych przewozów, dysponowanie odpowiednimi, wysokimi wskaźnikami wykorzystania taboru i personelu.

Na przestrzeni ostatnich 8 lat obie spółki zanotowały też wzrost liczby pasażerów, co stanowi odwrócenie trendów w innych częściach kraju lub u innych przewoźników. Rzecz jasna proces ten wiązał się z poprawą oferty przewozowej i jej dostępności. Proces wzrostu przewozów w przypadku SKM został obecnie zahamowany ze względu na modernizację odcinka Tczew-Gdynia¹². Co ważne SKM Trójmiasto cały czas stanowi spółkę w grupie PKP S.A. Jak widać efektywne funkcjonowanie przewoźnika zależy nie tylko od statusu właścicielskiego, ale od jakości kadr zarządzających i załogi. I w przypadku tej firmy słowo PKP bynajmniej nie ma negatywnych konotacji.

Model efektywnościowy charakteryzuje dostosowanie się przewoźników do obecnej sytuacji rynkowej, wykorzystanie doświadczeń przeszłości nie jako garbu nie do udźwignięcia od strony techniczno-eksploatacyjnej, finansowej, czy społecznej, ale jako okoliczności sprzyjającej efektywnej realizacji przewozów.

Do niedawna na takim modelu bazowały koleje m.in. w Belgii i Szwecji, czy Austrii. Wykonanie kroku do przodu poprzez szerokie inwestycje taborowe, poszerzenie oferty przewozowej, przyniosło znakomite rezultaty skutkujące m.in. w Szwecji i Belgii ponad 50% wzrostem liczby pasażerów.

4.3. Model europejski

W stosunku do modeli krajowych bazujących na dawnej PKP, model ten jest tak różny od doświadczeń krajowych, że jest na poziomie kadr zarządzania średniego szczebla u przewoźników pasażerskich powszechnie nieakceptowany. Charakteryzuje go silna korelacja między wykonywaną pracą eksploatacyjną a posiadanymi zasobami kadrowo-technicznymi. Ponieważ zakup taboru kolejowego jest bardzo kosztowny i wymaga długoletnich inwestycji, pozyskania finansowania zewnętrznego, wykorzystanie taboru nowej generacji musi być maksymalnie efektywne. Koszt jego utrzymania zależy bowiem od długości wykonywanych w dobie obiegów. Im przydzielona na jednostkę taboru praca eksploatacyjna jest wyższa tym jednostkowy koszt jego pozyskania niższy. Np. przyjmując leasing pojazdu na okres 10 lat taboru w cenie rynkowej 20 mln zł trzeba liczyć się z kosztem ok. 30 mln zł, rozłożonym na koszt roczny 3 mln zł. Gdy porównamy to z kosztem np. EN57 wynoszącym dla przewoźnika takiego jak Przewozy Regionalne 0,5 mln zł, widzimy aż ok. 6-krotną różnicę w koszcie pozyskania taboru. Dlatego na rynku europejskim tabor musi być wykorzystany maksymalnie w obiegach dobowych po 500-1200 km. Gdyż obieg uśredniony w Przewozach Regionalnych, czy kiedyś w PKP ok. 150 km oznacza dla EN57 tylko 9 zł/km, ale w przypadku

¹² W efekcie konieczności trasowania linii SKM podjazdów dalekobieżnych częstotliwość kursowania w szczycie spadła z 7,5' do 10 minut.

nowego taboru w leasingu ... 55 zł/km¹³. Przy obiegu 1000 km dla nowego taboru koszt pozyskania taboru spadnie do 8 zł/km, czyli będzie na poziomie starego ezt. Widać niezależnie od wszystkiego, że nowy tabor stanowi dla przewoźników w Europie punkt wyjścia do kształtowania polityki kosztowej. O ile w modelu postpkp niskim kosztom pozyskania taboru towarzyszą wysokie koszty kadrowe wynikające z przerostu zatrudnienia nawet słabo opłacanych kadr¹⁴, to te koszty w modelu europejskim przy wyższych płacach personelu są znacznie niższe. Dobrze zależność tę określa wskaźnik liczby pockm na jednego zatrudnionego. W przedsiębiorstwach w modelu post-PKP jest on niższy od wskaźników europejskich nawet 3-krotnie. Liczba pracowników w tym modelu jest ściśle uzależniona od liczby wykonywanej pracy eksploatacyjnej. Im jest większa, tym więcej osób pracuje u przewoźnika kolejowego, gdy maleje z automatu zatrudnienie. Ale nawet przy wzroście pracy eksploatacyjnej rezerw upatruje się w zwiększaniu wskaźnika wykorzystania taboru np. przez wykonywanie utrzymania poziomu P1 i P2, czyszczenia w nocy w bazie utrzymaniowej niż w dzień w czasie gdy można uruchomić dodatkowy pociąg. Zasada maksymalnego wykorzystania taboru i drużyn pociągowych jest określana mianem ruchu wahadłowego. Jednostka taboru przez cały dzień kursuje między punktami A i B na zasadzie wahadła np. wracając do punktu A co 4-4,5 godziny (wtedy do realizacji oferty na linii kolejowej potrzeba np. 5 jednostek taboru), czy w czasie np. 100 minut wtedy do realizacji oferty na danej linii co 2 godziny potrzeba tylko jednego składu.

Efektywność wykorzystania taboru powoduje, że tabor zakupiony musi być niezawodny i często jest w tym celu utrzymywany przez producenta. Wówczas producent taboru ma pewność kontroli pracy podzespołów, ich zużycia, a przewoźnik jest pewny wysokiego wskaźnika gotowości na poziomie powyżej 95%. Z tego powodu przewoźnicy dysponują stosunkowo niewielką rezerwą taboru, często zresztą starszych typów, gdyż koszty takiej rezerwy są zbyt wysokie w stosunku do korzyści. Np. DB w relacjach dalekobieżnych potrafi mieć po 700 km trasy przejścia taboru na 20 minutach. Gdyż wprowadzenie drugiej jednostki taboru do obsługi tej samej pary pociągów oznaczałoby konieczność jej likwidacji z powodu nierentowności.

Wiedza nt. powoduje, że niezwykle ważny jest proces skracania czasów jazdy, który umożliwia wydłużanie przejazdów obiegowych na stacjach końcowych (spadek ryzyka wtórnych opóźnień) lub zwiększania liczby uruchamianych pociągów bez potrzeby kolejnych kosztownych inwestycji w tabor. Taka korelacja i współpraca między zarządcami torów i przewoźnikami następuje w całej Europie. Niechlubnym wyjątkiem jest tu Polska, gdzie PKP PLK stara się pielęgnować model post-PKP, poprzez wydłużanie czasów jazdy, co skutkuje zamykaniem drogi wejścia na rynek przewoźników w modelu europejskim (dotyczy to także sektora towarowego). Nie znamy przypadku, aby przez okres kilku lat z powodu nieznacznych prac remontowych na sieci europejskiej zmuszono przewoźników do zwiększania zapotrzebowania na tabor o 20-50% do obsługi tej samej sieci połączeń co wcześniej.

Dlaczego w przeciętnym kraju unijnym istnieje taka korelacja? Gdyż tylko wtedy zarządca może otrzymywać w kolejnych latach zamówienia na nowe trasy, o ile przewozy np. pasażerskie będą wzrastały i wymuszały dalszą poprawę oferty. Casus PKP PLK, gdzie zarząd jest dumny i chwali się o tym na forum publicznym, że nie przyjął tras generujących dochód dla niego wysokości 50 mln zł¹⁵ jest tematem na inny raport.

¹³ Warto te stawki porównać z kosztami uruchomienia pociągu w PKP PR w latach 2005-2006 wynoszące nawet tylko 16 zł/km. Od razu widać, że stawki te nie uwzględniały kosztów pozyskania taboru, nawet klasy EN57.

¹⁴ Po podwyżkach z 2011 r. koszt miesięczny maszynisty w Przewozach Regionalnych wynosi ponad 6000 zł/miesiąc. Jeśli to porównamy np. z kosztem szacunkowym 7000 zł/miesiąc w Kolejach Śląskich, przy efektywności pracy wyższej o połowę, to widać, że jednostkowy koszt maszynisty przynajmniej do końca maja br. jest niższy o ¼.

¹⁵ Od kilku lat są odrzucane masowo trasy przewoźników na linii Warszawa-Łódź, Warszawa-Kraków, Warszawa-Katowice, Warszawa-Gdańsk, Kraków-Przemyśl z powodu rzekomo szeroko zakrojonych prac remontowych np. na odc. Warszawa-Radziwiłłów. Inni zarządcy w Europie nie mają tego problemu. Dysponujemy dokumentacją fotograficzną prowadzonych

W Polsce model europejski wdrożyła Arriva RP. Do pracy eksploatacyjnej 2,4 mln pckm na liniach o niskich parametrach technicznych¹⁶ potrzeba jej tylko 22 pojazdów (część kursuje w trakcji ukrotnionej) i 155 pracowników.

Na początku istnienia podobny model reprezentowały Koleje Śląskie wykonując ok. 2,56 mln pckm dysponując nawet mniejszą liczbą taboru, ale przy wyższym dwukrotnie poziomie zatrudnienia wynikającym z niezbędnej większej liczby pracowników drużyn konduktorskich na linii z masowymi przewozami. Po kolejnych redukcjach oferty przy równoległym kontynuowanym wzroście zatrudnienia po 1.VI br. w przypadku redukcji pociągów przewoźnik znajdzie się na poziomie efektywności firm w modelu postPKP.

Reasumując, model europejski determinuje fakt, że konkurencja drogowa i lotnicza wymusza na kolei poprawę oferowanych standardów w tym jakości taboru i skali oferty przewozowej. Przewoźnik pozyskuje nowoczesny, ale kosztowny tabor w celu konkurowania na rynku. Powoduje to wzrost jego kosztów jednostkowych, który może zniwelować tylko maksymalne wykorzystanie tego taboru (intensywne obiegi) i obniżenie pozostałych kosztów stałych, w skład których wchodzi zatrudnione zespoły pociągowe, służby utrzymania, administracja etc. W efekcie ogranicza się nieefektywny czas pracy personelu liniowego (między pociągami), zwiększając liczbę kursów zwłaszcza w okresie międzyszczytowym w celu zapewnienia dostępności dla różnych grup pasażerów o różnych potrzebach i preferencjach¹⁷. Taki model skutkuje pozyskaniem dodatkowym pasażerów i obniżeniem kosztów stałych do racjonalnego poziomu. Wreszcie tabor nowego typu kosztuje na pckm przy efektywnym obiegowaniu tyle samo, co wysłużony stary ekt.

prac remontowych na jednotorowej linii przez Alpy przy ruchu pociągów w obu kierunkach co godzinę i zwolnieniu prędkości na odcinku wykonywanych prac do 40 km/h. Czy modernizacja w Niemczech drugiego toru z jego przeprofilowaniem na linii z ruchem ICE i regionalnym co godzinę przy zachowaniu prędkości drogowej 160 km/h. Takie sytuacje są standardem, a zamknięcia torów dotyczą zwykle tylko okresów weekendowych.

¹⁶ Niska prędkość komunikacyjna wymusza większą liczbę obiegów do obsługi tej samej liczby pociągów, co w przypadku linii z dobrym stanem technicznym.

¹⁷ Różnicowanie potrzeb przewozowych wynika z faktu, że w krajach Unii Europejskiej średni poziom zatrudnienia w usługach przekracza 80% i potrzeb 4/5 zatrudnionych nie można sprowadzić do typowego polskiego wzorca upadającej kolei dojazd na 7-ą, powrót po 15-ą i 19-ą.

5. Przyczyny regresu transportu publicznego w Polsce

Zwiększenie finansowania nie przynosi efektów

W ostatnich latach na poziomie decyzyjnym obserwujemy bardzo korzystny trend zwiększenia dofinansowania do pasażerskich przewozów kolejowych. Warto tu przypomnieć, że zmiany w tym zakresie nastąpiły w 2004 r. po decyzji ówczesnego wicepremiera Jerzego Hausnera który przekazał udziały w CIT samorządom wojewódzkim m.in. na utrzymanie dróg wojewódzkich i regionalne kolejowe przewozy pasażerskie. Obecnie samorządy wojewódzkie otrzymują 14,75% udziału w podatku CIT z przeznaczeniem tylko na kolej regionalną i drogi wojewódzkie. W kolejnych latach po decyzji wiceministra Mirosława Chaberka dofinansowanie otrzymały pociągi międzywojewódzkie.

Za pieniędzmi nie idą w ślad działania organizacyjne i kontrolne, dotyczące racjonalnego wydatkowania środków. Mimo zwiększania z roku na rok szybciej od inflacji nakładów do pociągów międzywojewódzkich, przewozy te, kluczowe dla udziału kolei w modal Split, szybko spadają. Oferta PKP Intercity jest niekonkurencyjna pod względem dostępności dla pasażerów. Brakuje marketingu kolei, co można tłumaczyć pogarszaniem jakości oferty, wydłużaniem czasów jazdy na skalę porównywalną w Europie tylko z Albanią¹⁸. Kolej dalekobieżna nie za bardzo w Polsce ma się czym chwalić.

Mimo, że resort infrastruktury finansuje przewozy w ilości ok. 33 mln pockm rocznie, co powinno wystarczyć do zapewnienia solidnej oferty w kraju na głównych trasach co 2 godziny, a na pozostałych co 4 godziny lub 3 razy dziennie, oferta na głównych liniach jest znacznie słabsza. Jest to spowodowane tym, że ok. 25-33% pracy eksploatacyjnej jest przeznaczane na trasy objazdowe lub połączenia do niedawna komercyjne. Znowu warto podkreślić, że rozwiązania takie na skalę europejską są ewenementem, gdyż żadnego kraju nie stać na taką rozrzutność. De facto zatem działania takie są sprzeczne z rozporządzeniem 1370/WE.

Regionalna równia pochyła

W ruchu regionalnym, którego dotyczy niniejszy raport, problem występuje na równie szeroką skalę. Obejmuje on komunikację autobusową i kolejową. Faktyczny upadek komplementarnej i szerokiej w zakresie funkcjonalności sieci autobusowej spowodował co wspomniano wyżej 40% spadek paskm. Oprócz dawnych kilku PKS-ów w Polsce jak Żary, Częstochowa, Toruń, obecnie w rękach prywatnych, starających się dostosować swoją ofertę do zmieniających się potrzeb, następuje szybka dezintegracja oferty przewozowej z racji na stosowany w Polsce model.

W pierwszej kolejności są likwidowane kursy gminne i lokalne, towarzyszy im wzrost cen biletów do poziomów niekonkurencyjnych względem kosztów posiadania własnego samochodu. Ceny są podnoszone, aby uzyskać jak najwyższą dotację do ulg ustawowych za przejazdy szkolne. W efekcie jedynymi pasażerami pozostaje młodzież szkolna, która musi korzystać z tej komunikacji. Dzień zakończenia szkoły

¹⁸ Zasadniczo w Europie następuje stopniowe poprawianie konkurencyjności kolei, przez skracanie czasów jazdy w wyniku inwestycji kolejowych i wprowadzania nowego taboru. Dla przykładu rozkład jazdy kolei brytyjskich na kilku pierwszych stronach omawia główne zmiany w ofercie. Obejmują one wzrost częstotliwości kursowania na wybranych liniach lub podawane w minutach skracanie czasów jazdy pociągów na wybranych liniach. Działania w kierunku skracania czasów jazdy mają miejsce na obszarze całej Unii Europejskiej, ale także na obszarze Szwajcarii, Norwegii, Ukrainy. Znazące wydłużenia czasów jazdy pociągów w ostatnich latach nie są domeną Polski, w dużej skali występują także w Rumunii, Serbii (po wojnie), Albanii, czy Bułgarii. Jednak tylko w dwóch krajach europejskich skala wydłużeń czasów jazdy przekracza akceptowalny poziom – jest to Albania i Polska właśnie. O ile w Albanii powodem jest notoryczny brak środków i niska kultura techniczna, to w Polsce na oba te czynniki zrzucić winy nie można.

przez ucznia to zwykle ostatni dzień korzystania przez niego z tego typu transportu. A przewoźnicy autobusowi stosują powszechnie tę taktykę, gdyż przewozy służby publicznej nie są finansowane i jedynym możliwym otrzymaniem dofinansowania jest zwrot kwoty za ulgi ustawowe. Zwrot jest tym większy, im wyższa cena biletu normalnego.

I koło się zamyka. Im mniej pasażerów na bilety normalne korzysta z PKS-ów, tym wyższe są ceny biletów, aby uzyskać wyższy zwrot za ulgi ustawowe, co skutkuje jeszcze mniejszą liczbą pasażerów. W efekcie kolejne linie są zamykane lub sieć połączeń ograniczana jest do XIX wiecznego poziomu dostępności komunikacji publicznej.

Proces ten, silnie występujący w ostatnich 12 latach, paradoksalnie zmniejszył spadek przewozów kolejowych. Na wielu liniach lokalnych nastąpiła stabilizacja przewozów lub nawet ich wzrost, mimo braku występowania racjonalnych przesłanek ku temu. Mimo braku rozbudowy oferty, często wydłużania czasów jazdy pociągów, przewozy kolejowe pozostawały na podobnym poziomie lub wzrastały.

Warto to zilustrować na przykładzie Opolszczyzny. Reaktywowana w 2005 r. linia Kluczbork-Opole stała się synonimem udanej reaktywacji. Oferta po reaktywacji w liczbie 3 par pociągów była rozbudowywana w kolejnych latach do 6 par w dobie. Realizowana autobusami szynowymi zapewnia obecnie potoki na poziomie ok. 700 osób (wskaźnik ok. 1,3 pas/km) przy poziomie ok. 300 osób przy 3 parach. Jak widać wzrost oferty spowodował szybszy przyrost procentowy liczby pasażerów niż przyrastała liczba kursów.

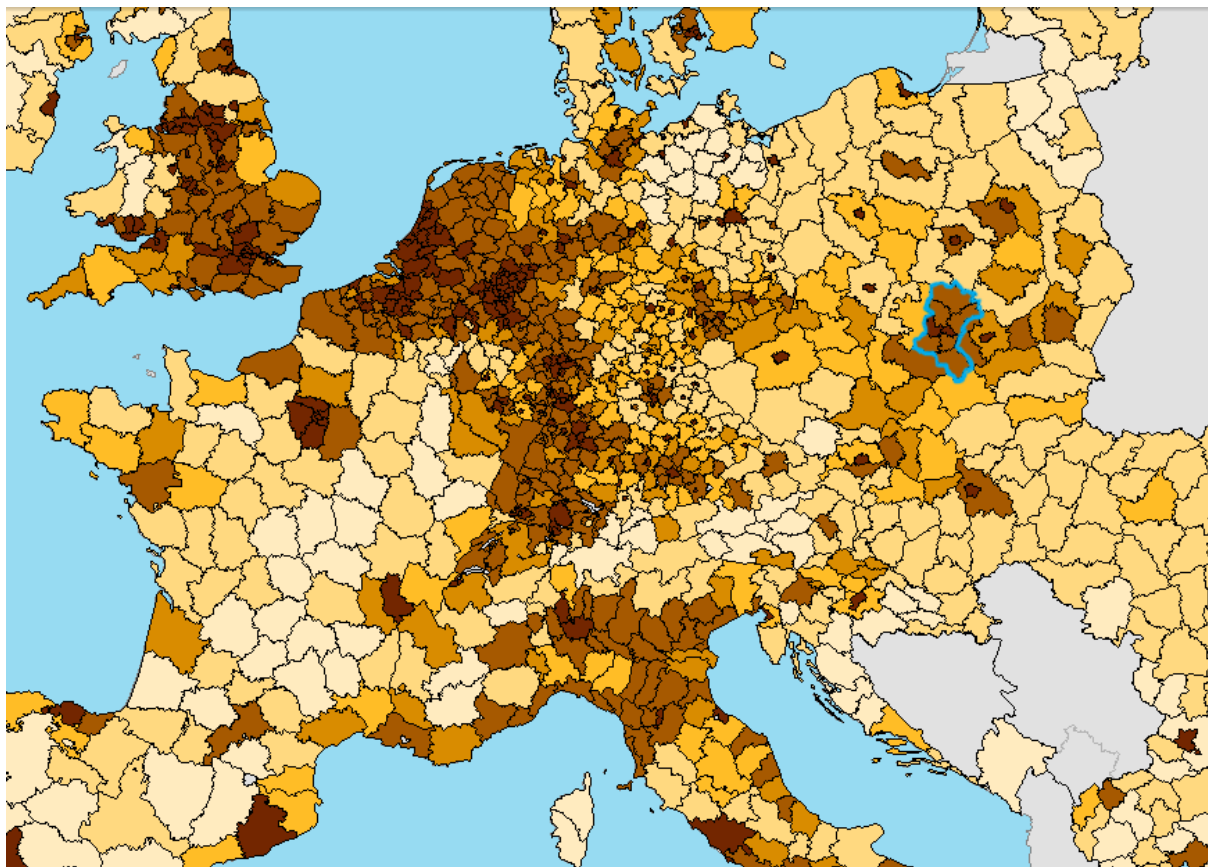
Znaczna część potoków została pozyskana na przystankach typu „las” lub „pole”, gdzie z racji na odległość od wsi (2-3 km) trudno oczekiwać pasażerów. Jednak pasażerowie, i to liczni, się pojawili... po tym jak PKS-y zaczęły likwidować kolejne kursy do tych wsi. Okazało się, że kolej stała się „oknem dla świata” dla wielu okolicznych mieszkańców. Podobna sytuacja dotyczy np. linii Nysa-Brzeg i wielu innych w kraju.

Jednak mimo tej niewątpliwej korzyści dla kolei, która jest finansowana w ramach usług publicznych w odróżnieniu od autobusów, przewozy kolejowe w skali kraju szybko spadają. Dzieje się tak na Dolnym Śląsku, Wielkopolsce, Górnym Śląsku. Dlaczego wskazujemy na te regiony?

Słabe wyniki nawet na gęsto zaludnionych obszarach

Gęstość zaludnienia, szczególnie w obszarach aglomeracyjnych Wrocławia czy Poznania i konurbacji śląskiej jest jedną z najwyższych w Europie, podobnie jak w Belgii, Holandii, koło Manchesteru i Liverpoolu, Lombardii, czy Toskanii, Zagłębiu Ruhry, gdzie standardem jest oferta kolejowa co 10-15 minut, rzadziej 30 minut. W Polsce w tych województwach na aglomeracyjnych liniach często nie ma oferty nawet co godzinę. I to jest podstawowy powód marginalizacji kolei w Polsce. Brak dostosowania do potrzeb i popytu na przewozy.

Ryc. 8. Województwo Śląskie należy do najgęściej zaludnionych obszarów w Europie. Źródło: Eurostat.



Masowy przewoźnik musi mieć masową ofertę, inaczej jest masowym przewoźnikiem tylko pod względem kosztów, z których znaczna część na kolei ma charakter stały. Wskazujemy, że rozwiązania przyjęte w Polsce z bardzo niskimi wskaźnikami efektywności personelu kolejowego, gdzie dużemu zatrudnieniu nie towarzyszy wysoka praca eksploatacyjna naruszają rozporządzenie 1370/WE z powodu nadmiernych rekompensat wypłacanych z powodu przerostu zatrudnienia .

W ww. rozporządzeniu wspomina o tym preambuła:

(27) Wysokość rekompensaty przyznawanej przez właściwe organy na pokrycie kosztów wynikających z wykonywania zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych powinna być obliczana w sposób zapobiegający przyznawaniu rekompensat w nadmiernej wysokości. W przypadku gdy właściwe organy planują udzielenie zamówienia prowadzącego do zawarcia umowy o świadczenie usług publicznych z pominięciem procedury przetargowej, powinny one również przestrzegać szczegółowych zasad, zapewniających by kwota rekompensaty była odpowiednia i odzwierciedlała starania o efektywność i jakość usług

W artykule 2 rozporządzenia są określone warunki umowy z przewoźnikiem:

i) „umowa o świadczenie usług publicznych” (...)— zawiera warunki, zgodnie z którymi właściwy organ samodzielnie świadczy usługi lub powierza ich świadczenie podmiotowi wewnętrznemu (...)

b) określają z góry, w sposób obiektywny i przejrzysty,...) (ii) rodzaj i zakres wszelkich ewentualnie przyznanych praw wyłącznych, w sposób zapobiegający nadmiernemu poziomowi rekompensaty.

Niska efektywność przewoźników

Na rynku w Polsce efektywne wskaźniki zatrudnienia dotyczą praktycznie tylko 3 spółek – Arriva RP (obsługująca linie w kujawsko-pomorskim i częściowo pomorskim), Warszawska Kolej Dojazdowa (linia Warszawa –Grodzisk Mazowiecka Radońska), SKM Trójmiasto (linia (Tczew)Gdańsk-Wejherowo(Słupsk)). Pozostałe spółki przewozowe w szczególności Przewozy Regionalne i PKP InterCity19 mają kilkutyśięczny przerost zatrudnienia wpływający na uzyskiwane wyniki finansowe, a raczej permanentny deficyt tych spółek. Co ciekawe w obu tych spółkach występują chroniczne braki dotyczące takich segmentów działalności jak stan techniczny taboru, jego czystość, informacja pasażerska, przy niezwykle rozbudowanych strukturach administracyjnych. Wiele czynności zlecają te spółki na zewnątrz (np. czyszczenie taboru), zamiast jak w przypadku Kolei Mazowieckich problem ten rozwiązać samemu, zapewniając pracę własnym pracownikom.

Niska dostępność kolei

Innym kluczowym elementem jest słaba dostępność kolei w Polsce. Na dostępność środka transportu publicznego wpływają m.in. następujące czynniki:

- wysoka częstotliwość kursowania
- konkurencyjny czas jazdy z punktu A do B
- powiązana z punktami ciężenia sieć przystankowa
- atrakcyjna taryfa względem komunikacji indywidualnej
- łańcuch podróży z integracją rozkładową i taryfową
- dostępny system informacji pasażerskiej
- węzły intermodalne, P+R, B+R itp.
- pewność realizacji usługi

Brak ruchu stałocyklicznego

Ruch równoodstępowy (stałocykliczny) stanowi fundament nowoczesnej oferty przewozowej, często nie wspomina się o nim, gdyż stanowi przy funkcjonowaniu rozwiniętego systemu transportowego oczywisty element nowoczesnej oferty przewozowej. O ile w Europie zasadniczo ofertę przewozową opracowuje się jako standard w ruchu cyklicznym (stały takt co 5, 7,5, 10, 12, 15, 30, 60, 120 minut), to w Polsce taka oferta występuje incydentalnie i na sieci PKP PLK zazwyczaj tam, gdzie swoje prace wykonują autorzy tego raportu.

Na takcie bazuje oferta na liniach poza zarządem PKP PLK na sieci WKD i SKM Trójmiasto. W maju 2013 r. praktycznie prócz warszawskiej linii lotniskowej takt pozostał tylko na linii SKR Tychy i częściowo na fragmentach oferty na innych ciągach śląskich²⁰.

Przykład SKR Tychy jest dobry pod względem zasadności budowy nowych przystanków dla poprawy konkurencyjności kolei. Mimo, że na końcu trasy w Tychach przystanki są średnio co niecały kilometr (nawet co 0,5 km), to ten czynnik poprawy dostępności, obok rozbudowy oferty do taktu 30' spowodował wzrost przewozów w ciągu 1,5 roku z 2300 do 6400 pasażerów w dobie. W ostatnich latach oprócz Tychów w kraju budowano nowe przystanki tylko w Warszawie (Al. Jerozolimskie, Żwirki i Wigury,

¹⁹ Problem ten niedawno naświetlił prof. Jan Winiecki stawiając pytanie, jak może zarabiać spółka PKP InterCity, która na trasie 4 godzinnej jazdy z Warszawy do Rzepina podągu do Berlina zmienia 3 razy drużynę podągową, gdy powinna to w ramach tumusu wykonywać jedna drużyna.

²⁰ Fenomen śląski polega na tym, że przez 4 miesiące spółka Koleje Śląskie dokonała wspólnie z PKP PLK praktycznie kompletnej destrukcji cyklicznego rozkładu jazdy, który jeszcze w lutym br. był standardem na liniach w regionie.

Lotnisko, Zacisze-Wilno – jeszcze nieużytkowany) i Wrocławiu (przy stadionie), realizowane są nowe przystanki w ramach projektu Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej (m.in. Radogoszcz Zachód, Dąbrowa, Pabianicka, Zgierz Jaracza²¹) a planowane są inwestycje w nowe przystanki dla obsługi Pomorskiej Kolei Regionalnej²² (m.in. bardzo potrzebny przystanek Gdańsk Śródmieście). W kilku wypadkach dostosowano sieć przystanków kolejowych do obecnych potrzeb, poprawiając usytuowanie ich względem sieci komunikacyjnej (przebudowa Poznańskiego Węzła Komunikacyjnego). Jak na sieć kolejową blisko 40 milionowego kraju, pozostającą od kilkadziesiąt lat poza głównym nurtem inwestycji infrastrukturalnych, przy przystankach oddalonych od osiedli, obszarów ciężenia, jest to wskaźnik wyjątkowo niski. Oczywiście niedostosowanie sieci przystankowej do potrzeb skutkuje procesem marginalizacji kolei. W efekcie dochodzi do sytuacji, gdy stacje położone w 100-tysięcznych miastach generują potoki kilkanaście razy niższe niż we wsiach, ale z usytuowanym centralnie względem zabudowy przystankiem.

Niekonkurencyjne czasy jazdy

Prawdziwym utrapieniem ostatnich lat na polskiej sieci są pogarszające się czasy jazdy. Co ciekawe proces ten nasilił się po 2004 r. czyli po wstąpieniu Polski do Unii Europejskiej, a dokładniej po odwołaniu ze stanowiska prezesa PKP PLK Tadeusza Augustowskiego. Oficjalnie PKP PLK tłumaczy swoje zaniedbania toczącymi się pracami remontowymi. W praktyce argument ten nie ma nic wspólnego ze stanem faktycznym, w Polsce w ostatnich latach robi się remonty 700-1000 km torów, gdy jeszcze na pod koniec lat 80-tych i na początku lat 90-tych były to liczby 2-3 razy wyższe bez powodowania permanentnego paraliżu rozkładu jazdy.

Na wielu liniach magistralnych nie robi się dokładnie nic. Dla przykładu czas jazdy na odcinku Kluczbork-Wrocław (na odcinku Bierutów-Wrocław linia aglomeracyjna) wydłużył się w ciągu 13 lat z 1,7 do 2,5 godziny, czyli o 50' na odc. 97 km. Przy zgodnym z regułami sztuki utrzymaniu linii kolejowej (bieżące utrzymanie linii, usuwanie sytuacji awaryjnych po ich wystąpieniu np. wychłapy, uszkodzone podkłady, wady defektoskopowe szyn, zanieczyszczona podsypka itp.) proces ten nie miałby miejsca. W takich nagannych praktykach „prym wiodą” jednostki organizacyjnej PKP PLK z województwa dolnośląskiego (słynny z nieudolności IŻ Wałbrzych) i śląskiego (IŻ Sosnowiec, IŻ Tarnowskie Góry), w mniejszym stopniu podkarpackiego, czy małopolskiego oraz lubuskiego.

Jeśli dodamy do tego fakt wydłużania rezerw dodawanych do surowego czasu jazdy (np. ekspres Warszawa - Kraków z poziomu ok. 10 minut 10 lat temu do 30-40 minut obecnie) jasne się stanie, dlaczego pociągi w Polsce są skazane na utratę konkurencyjności.

Modernizacje ciągnące się w nieskończoność

Procesy inwestycyjne, mimo skutków w postaci dezintegracji oferty, ciągną się latami. Dla przykładu modernizacja odcinka Wrocław- Rawicz (64 km) miała zakończyć się w 2010 roku, obecnie szacuje się jej zakończenie na 2015 r. Podobna sytuacja dotyczy najdroższej modernizacji w kraju, linii Warszawa - Gdańsk, która miała być w większości ukończona na Euro 2012, a obecnie należy oczekiwać jej zakończenia także w 2015 r. Takie działania prowadzą do utraty pozycji kolei w przewozach na liniach do niedawna zdominowanych przez kolej. Na linii Warszawa - Gdańsk kolej utraciła ok. 80-90% swoich pasażerów na rzecz komunikacji lotniczej, indywidualnej i przewoźnika Polski Bus.

²¹ Pominęto w wykazie nowo budowany przystanek Glinnik Wieś, który stanowi ewenement na skalę europejską, gdyż w efekcie tej inwestycji we wsi poniżej 500 mieszkańców bez węzła intermodalnego będą dwa przystanki kolejowe. Takie są skutki polityki inwestycyjnej PKP PLK – realizowane są inwestycje zbędne, a te potrzebne są odkładane ad acta.

²² Nie wspominały w raporcie o przystanku przy stadionie w Gdańsku ze względu na okazjonalne jego użytkowanie tylko w czasie imprez masowych.

Podobne zjawiska mają miejsce w przypadku m.in. linii Warszawa - Łódź, Poznań - Wrocław, Katowice - Kraków, Kraków - Przemyśl. Na dodatek przewozy, nie wymagające wcześniej dofinansowania, tylko dla pociągów między Warszawą i Gdynią, obecnie pochłaniają ok. 6% rekompensaty, przeznaczanej na przewozy międzywojewódzkie w kraju, co wymagało likwidacji ok. 2 mln km pociągów międzywojewódzkich w innych obszarach kraju w marcu 2011 r.

Gdy dodamy, że na zmniejszenie średniego spadku przewozów w Polsce wpływają wzrosty przewozów na Mazowszu generowane przez Koleje Mazowieckie i Szybka Kolej Miejską w Warszawie, możemy zidentyfikować przyczyny tego stanu rzeczy. Problem dotyczy przewozów wykonywanych przez spółki PKP InterCity, Przewozy Regionalne i pośrednio spółki wojewódzkie, o ile suma przewozów wykonywanych przez Przewozy Regionalne i przewoźnika komunalnego w danym województwie maleje po podziale rynku przewozowego na dwa podmioty.

Skutkiem jest również szybki spadek przewozów regionalnych zarówno autobusowych, jak i kolejowych, zarówno dalekobieżnych, jak i regionalnych. Krajowy plan transportowy państwa przyjęty jesienią 2012 r. pomija wszystkie istotne z punktu jego widzenia i oczekiwań względem takiego dokumentu aspekty przewozowe²³. Co ciekawe nawet te nieliczne aspekty jakościowe obecne w planie, jak pokażemy na przykładzie województwa śląskiego są ignorowane na etapie konstrukcji rozkładów jazdy np. przez PKP PLK i Koleje Śląskie, począwszy od momentu wejścia w życie planu transportowego na szczeblu krajowym, od stycznia 2013 r.

Problem wydłużonych czasów jazdy dotyka praktycznie wszystkie województwa prócz pomorskiego. Nawet na Mazowszu w ostatnich latach czas jazdy na najważniejszej, bo łączącej dwa główne miasta, regionalnej linii Warszawa - Radom uległ wydłużeniu o ok. 30 minut. Jednak problem ten nie tłumaczy wszystkich problemów z utratą pasażerów. Na oczekiwany czas jazdy składają się nie tylko czas jazdy pociągiem, ale także czas dojścia na peron, oczekiwania na pociąg, dojścia do celu, czasu między dotarciem do celu, a faktyczną porą wymaganego przybycia.

A może być inaczej

Poniższe przykłady pokazują, że kolej może być pełnoprawnym, masowym środkiem transportu nawet przy oferowaniu stosunkowo niskich prędkości komunikacyjnych

W Krakowie komunikacja miejska, zwłaszcza tramwajowa nie ma zbyt wysokich prędkości komunikacyjnych. Mimo tego, dzięki dobrej dostępności komunikacji, ma bardzo wysoki, ok. 70% udział w modal split. Wynika to z dobrej dostępności sieci komunikacyjnej, atrakcyjnej częstotliwości kursowania, sieci wzajemnych powiązań.

W Sydney i Melbourne pociągi poruszają się zasadniczo do 80 km/h, mimo tego przewożą setki milionów pasażerów, gdyż zapewniają częstotliwość w szczycie co 5-7 minut, poza szczytem 15 minut i różne kategorie pociągów (przyspieszone, częściowo przyspieszone i ze wszystkimi postojami).

W Szwajcarii na liniach lokalnych pociągi kursują co 60, często tylko 30 km/h z racji na ukształtowanie terenu, mimo tego mają potoki, o których w polskich warunkach na liniach lokalnych możemy tylko pomarzyć.

W czeskim Cieszynie, który jest dużo słabszym punktem ciężenia do polskiego Cieszyna, dziennie kursuje ponad 100 pociągów w takcie minimum godzinnym w ruchu regionalnym do Frydek-Mistek.

²³ Osoby zainteresowane szerszym poznaniem zagadnienia odsyłamy do naszych uwag do planu, dostępnych pod adresem: http://czt.zm.org.pl/?a=plan_miedzywojewodzki-128

Ostravy, Karwiny, Trzyńca. Po polskiej stronie obecnie jest to 12 pociągów, z których połowa jest zagrożona zawieszeniem od 1 czerwca.

Co czyni różnicę, pomiędzy przykładami zagranicznymi z rosnącymi przewozami mimo porównywalnych do Polski prędkości komunikacyjnych, a polską mizérią i ciągłym narzekaniem oraz twierdzeniem o rzekomej nieuchronności spadku przewozów?

Kluczowa dla roli komunikacji publicznej jest jej obecność na wielu szczeblach, w wielu elementach. W Polsce transport kolejowy jest schowany przed pasażerami za często zdewastowanym dworcem, za źle oświetlonym i zniszczonym chodnikiem z miasta na peron, za przystankiem pozbawionym poczekalni, często ławki, wiaty i megafonu, czy zegara, za nieczytelnym rozkładem jazdy. Rozkład jazdy przygotowuje się, nie z myślą o przeciętnym pasażerze, ale o jednej osobie piszącej skargę lub mającej kontakty u przewoźnika czy zarządcy infrastruktury.

Poziom niewiedzy na temat struktury podróży wśród pracowników kolei, ale także niektórych organizatorów przewozów jest przygnębiający. W potocznym rozumieniu potrzeby przewozowe zasadniczo ograniczają się do dojazdu do pracy na 7-ą, rzadziej 8-ą, czasem szkoły (jeden pociąg). Jeśli porównamy te dane o strukturze liczby osób zatrudnionych w usługach (ponad 70%), którzy zaczynają pracę często o 5-ej rano, ale także 9-ej, 10-ej, 13-ej, czy jeszcze później, przyjrzymy się planom zajęć na uczelni (pełna rozpiętość rozpoczynania wykładów i ćwiczeń na przestrzeni dnia), czy nawet w szkołach (zajęcia kończące się po 16-ej, czy nawet 18-j, a zaczynające na 9-ą, 7-ą, 11), oraz o ilości podróży fakultatywnych często w innych porach niż typowe na 7-ą i po 15-ej, to stwierdzimy, że system transportowy wymaga stałości oferty, jej równomiernego rozłożenia w dobie, dostosowania do różnych potrzeb wraz ze zmieniającym się rynkiem i popytem. Zupełnie pomija się fakt, który notujemy w każdym przypadku prowadzenia badań potoków – w pociągu pozaszczytowym przychody z 50 pasażerów są często wyższe niż 150 pasażerów w pociągu na 7-ą z 25% udziałem kolejarzy z ulgą 99%.

Po pierwsze w kursach pozaszczytowych dominują droższe w przeliczeniu na przejazd bilety jednorazowe (zwykle 2 razy), relacje na biletach też są zwykle dłuższe niż w godzinach szczytu (droższy bilet). W efekcie likwidowanie kursów pozaszczytowych, co proponował w swoim opracowaniu w 2012 r. McKinsey dla Przewozów Regionalnych może powodować utratę nawet 50-70% przychodów z danej linii mimo dużo niższego udziału tych pociągów w przewozach.

Jak pokazuje wieloletnia praktyka w tym zakresie przy rozrzedzeniu oferty z np. 8 kursujących par do 4 par, ale za to najbardziej obłożonych, należy oczekiwać w perspektywie 2-3 lat spadku przewozów o minimum 50%, zwykle 60-70%. Zbyt słaba oferta przewozowa pozostawiona do poziomu tzw. alibi-zugów²⁴ skutkuje spadkiem przewozów do poziomu, który nie uzasadnia utrzymania dalszego obsługi linii. W Polsce przy zawieszaniu kursów przyjmuje się zwykle coś zupełnie przeciwnego tj. na liniach z rozrzedzonym rozkładem jazdy uzyskanie takich samych przychodów jak wcześniej w myśl zasady, że pasażer będzie i tak zmuszony wybrać pociąg. Taka zasada polskich kolejarzy ma tyle wspólnego z prawdą, jak to że jadący do obozu koncentracyjnego więźniów mógł wybrać sobie pociąg. Praktycznie każdy program naprawczy na kolei zakładający redukcję oferty bazuje na przekonaniu, że pasażer musi korzystać z kolei. W praktyce w wolnym kraju ilość alternatyw komunikacyjnych jest tak duża, że redukcja oferty kolei regionalnej powoduje natychmiastowy i nieodwracalny spadek przewozów, który szokuje w europejskiej skali.

²⁴ Pojęcie alibi-zugów upowszechnił w Polsce dr Andrzej Massel na określenie uruchamiania oferty na liniach regionalnych w liczbie 1-2, czy 3 par. Po niedługim okresie, po początkowym entuzjazmie, takie projekty kończą się niepowodzeniem, co widać na przykładzie zawieszeń wcześniej reaktywowanych linii Elk-Olecko, Żary-Niegosławice, Rzepin-Międzybóże, Złotoryja-Lęgnica, Bolesławiec-Łwówek.

Z drugiej strony na SKR Tychy zwiększenie oferty z 17 do 35 par w dobie w ciągu 18 miesięcy spowodowało wzrost przewozów o 180% z poziomu 2300 do 6400 osób. Średnie napełnienie pociągu wzrosło z 67 do 9125 osób, czyli dla krótkiej 30 km linii kształtuje się na poziomie bliskim średniej unijnej. Średni wskaźnik 3 pas/km zbliża przewozy na tej linii do pożądanych wskaźników dla ruchu aglomeracyjnego 4-6 pas/km.

Należy podkreślić, że metodyka przyjęta przez inicjatywę Jaspers zakłada, że w modelu ruchu zwraca się uwagę na silną korelację między zwiększeniem oferty a efektem w postaci wzrostu przewozów. Najpewniejsza droga do wzrostu przewozów wiedzie przez zwiększenie ilości kursujących pociągów. W ostatnich 4 latach przekonali się o tym liczni przewoźnicy autobusowi na linii Otwock-Warszawa i Legionowo-Warszawa, którzy po poprawie oferty kolei regionalnych po wprowadzeniu wspólnego biletu na SKM Warszawa i KM oraz zaoferowaniu oczekiwanych częstotliwości musieli znacznie ograniczyć swoją ofertę z powodu wyboru przez pasażerów kolei jako preferowanego środka transportu²⁶.

Niepowodzenie projektu taborowego Przewozów Regionalnych dla przewozów międzywojewódzkich ma przyczynę m.in. w przyjęciu jako założenia wzrostu liczby pasażerów przy utrzymaniu podobnej lub identycznej liczby pociągów na danej relacji. Przyjęcie takiego założenia z zasady czyniło projekt nierealnym.

Reasumując przyczyny spadku przewozów kolejowych i autobusowych w modal split w Polsce w latach 2004-2013 należy stwierdzić:

- 1. Spadek przewozów wynika z pogorszenia dostępności kolei, na co składa się zmniejszanie częstotliwości kursowania pociągów, wydłużanie czasów jazdy, brak wspólnego biletu (oprócz obszaru ZTM), skandaliczna polityka inwestycyjna PKP PLK, dewastacja przestrzeni kolejowej.**
- 2. Wzrost przewozów na Mazowszu był ściśle skorelowany ze wzrostem liczby uruchamianych pociągów i wprowadzeniem wspólnego biletu. Wzrostowi temu nie przeszkodził fakt budowy nowych dróg.**
- 3. Wobec poprawy infrastruktury drogowej i dostępności komunikacji indywidualnej brak jest modelowania zachowań komunikacyjnych na etapie organizacji przewozów.**
- 4. Problemem spadku przewozów nie jest brak środków finansowych, lecz ich zła alokacja oraz brak efektywnego organizowania służby publicznej na szczeblu centralnym i regionalnym.**
- 5. Istnieje ścisły związek pomiędzy stosowanym w Polsce modelem konkurencji nieregulowanej, a spadkiem przewozów autobusowych, z powodu zaniechania prowadzenia przewozów usługi publicznej w sektorze autobusowych przewozów regionalnych²⁷.**

²⁵ Miasto Tychy planuje w celu poprawy dostępności pociągów wybudować jeszcze 3 parkingi P+R, które mogą zapewnić wzrost przewozów w dobie o ok. 50%.

²⁶ Jeden z wiodących na trasie otwockiej przewoźników jeszcze na początku tego wieku firma Arka zakończyła swoją działalność w 2010 r.

²⁷ Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym czyni objęcie usługą publiczną przewozów autobusowych praktycznie nierealnym. Co ciekawe, takie rozwiązania zostały wprowadzone do ustawy na wyraźne życzenie PIGTIS.

6. Badania potoków pasażerskich na terenie województwa śląskiego

6.1. Metodologia

W celu oceny zmiany przewoźnika zostały przeprowadzone badania polegające na określeniu potoków pasażerskich w dniu robocze w pociągach spółek Kolei Śląskich i Przewozów Regionalnych na terenie województwa śląskiego. Pomiary objęte zostały pociągami dofinansowywanymi w ramach służby publicznej ze strony Urzędu Marszałkowskiego Województwa Śląskiego oraz kursy realizowane w ramach porozumienia przez Koleje Śląskie Sp. z o.o. na terenie województwa małopolskiego (linia Oświęcim – Mysłowice – Katowice, Oświęcim – Czechowice oraz Bielsko-Biała – Wadowice) bez linii Katowice – Kraków oraz Częstochowa – Koniecpol.

Podstawowym zadaniem było uzyskanie informacji na temat liczby pasażerów dla poszczególnego pociągu (łączna liczba osób oraz stan po każdej stacji), w tym dostosowania taboru do rzeczywistych potrzeb, określenie wymiany pasażerskiej na poszczególnych stacjach i przystankach, uzyskanie informacji o opóźnieniach oraz pracy drużyn konduktorskich.

Badania trwały w dni powszednie od drugiej połowy marca do drugiej połowy kwietnia, a badania weryfikacyjne do końca maja 2013 r. Doświadczeni ankieteryzy (biorący udział w pomiarach m.in. w województwach mazowieckim w 2010 r., wielkopolskim w 2008 r., śląskim w 2011 r.) jeździli na podstawie ważnego biletu i na każdym przystanku zliczali pasażerów wsiadających i wysiadających, a także w celu weryfikacji pomiarów zliczali pasażerów przechodząc przez skład. Na postojach o większej wymianie pasażerskiej ankieteryzy zliczały pasażerów tylko pasażerów wsiadających lub wysiadających, aby uniknąć pomyłek. Brakujące dane uzupełniał przechodząc przez skład i licząc stan pasażerów.

W razie perturbacji lub zakłóceń pomiar był powtarzany (np. brak możliwości przebadania w zatłoczonym pociągu 99029 w relacji Częstochowa – Zwardoń w piątek 22 marca składającego się z 2 wagonów).

W przypadku podwójnych pomiarów został wyliczony średni potok. Pomiar został zsumowany i podzielony przez liczbę badań. Należy zaznaczyć, że pomiary piątkowe są wyższe o około 15 % (na linii do Wisły i Żywca nawet o 50 %), co zostało uwzględnione przy obliczeniach.

Osoby sporządzające niniejszy raport na jesieni 2011 r. przygotowywały na zlecenie Urzędu Marszałkowskiego Województwa Śląskiego Studium zapotrzebowania na przewozy kolejowe w województwie śląskim, w ramach którego przeprowadzone zostały kompleksowe badania. Tu warto podkreślić, że metodologia badań i prezentacja wyników jest identyczna, co umożliwia porównanie danych, a w tym poznanie zachowań pasażerskich oraz rzeczywistych trendów w pasażerskim transporcie kolejowym.

Pomiary były dokonywane na terenie województwa śląskiego. W przypadku relacji przebiegających przez Katowice i przez linie do Częstochowy (np. Racibórz – Częstochowa, Częstochowa – Zwardoń), pomiar był dokonywany tylko na odcinku linii objętej badaniem, czyli bez łączenia relacji (np. Racibórz – Katowice, Katowice – Zwardoń). Pociągi na linii S31 Czechowice-Dziedzice – Katowice zostały przebadane na całej trasie (w dwóch turach), ale wyniki zaprezentowane w dwóch relacjach rozdzielonych w Oświęcimiu dla celów porównawczych (do grudnia 2012 r. pociągi nie kursowały w takiej relacji łączonej tj. Czechowice-

Dziedzic – Katowice, a także przebiegają przez województwo małopolskie – odcinek Jawiszowice Jaźnik - Oświęcim). Przebadane zostały także w całej relacji pociągi na linii S52 Bielsko-Biała – Wadowice z uwagi na ciążenie miast znajdujących się na terenie sąsiedniego województwa do Bielska-Białej.

Nie objęto badaniami linii Częstochowa – Koniecpol i Katowice – Kraków, obsługiwanych przez Przewozy Regionalne Sp. z o.o. ze względu na prowadzone prace modernizacyjne i wydłużony czas jazdy lub wprowadzenie na części trasy kolejowej komunikacji zastępczej, pomiary nie byłyby miarodajne.

6.2. Wyniki badań na poszczególnych liniach

Poniżej zaprezentowano wyniki dla poszczególnych linii. W tabeli zaprezentowane są napełnienia dla wszystkich pociągów z danej trasy, a w przypadku funkcjonowania kolejowej komunikacji zastępczej także napełnienie dla autobusów.

Łączna liczba pasażerów oznacza wszystkich pasażerów, którzy odbyli przejazd danym pociągiem (przynajmniej rozpoczęli lub zakończyli podróż na terenie województwa śląskiego). Maksymalna liczba pasażerów to liczba osób jaka się znajdowała w maksymalnym momencie napełnienia pociągu (na terenie województwa śląskiego).

Linia S1 Gliwice – Częstochowa

Linia	Stan po 1 czerwca (L - likwidacja)	Nr pociągu	Stacja początkowa	Godz. Odjazdu	Stacja docelowa	Godz. Przyjazdu	Liczba pasażerów łącznie	Maksymalna liczba pasażerów
S1		40611	Częstochowa	3:44	Gliwice	5:54	270	149
S1		40613	Częstochowa	4:44	Gliwice	6:54	620	275
S1		40011	Częstochowa	5:17	Katowice	6:28	566	357
S1		40013	Częstochowa	5:39	Gliwice	7:36	493	239
S1		40615	Częstochowa	5:44	Gliwice	7:54	536	263
S1		40015	Częstochowa	6:14	Gliwice	8:06	486	304
S1		40617	Częstochowa	6:21	Gliwice	8:25	388	182
S1		40619	Częstochowa	6:44	Gliwice	8:57	519	187
S1		40017	Częstochowa	7:17	Katowice	8:28	261	179
S1		40621	Częstochowa	7:44	Gliwice	9:54	454	199

S1	L	40019	Częstochowa	8:14	Katowice	9:23	117	103
S1		40623	Częstochowa	8:44	Gliwice	10:54	456	183
S1		40625	Częstochowa	9:41	Gliwice	11:54	389	168
S1	L	40021	Częstochowa	10:11	Katowice	11:21	194	83
S1	L	40627	Częstochowa	10:44	Gliwice	12:54	437	180
S1		40629	Częstochowa	11:41	Gliwice	13:54	485	189
S1	L	40023	Częstochowa	12:11	Katowice	13:21	131	188
S1		40631	Częstochowa	12:44	Gliwice	14:54	427	166
S1		40633	Częstochowa	13:41	Gliwice	15:54	706	305
S1		40025	Częstochowa	14:11	Katowice	15:21	212	153
S1		40635	Częstochowa	14:44	Gliwice	16:54	685	267
S1		40027	Częstochowa	15:07	Katowice	16:18	221	168
S1		40637	Częstochowa	15:42	Gliwice	17:56	577	247
S1	L	40029	Częstochowa	16:11	Katowice	17:21	252	152
S1		40639	Częstochowa	16:44	Gliwice	18:54	464	179
S1		40115	Częstochowa	17:24	Łazy	18:04	64	108
S1		40641	Częstochowa	17:44	Gliwice	19:54	425	208
S1	L	40031	Częstochowa	18:15	Katowice	19:27	110	87
S1		40643	Częstochowa	18:44	Gliwice	20:54	277	131
S1		40645	Częstochowa	19:44	Gliwice	21:54	232	123
S1		40647	Częstochowa	20:44	Gliwice	22:54	150	52
S1		40649	Częstochowa	21:45	Gliwice	23:54	81	44
S1		40113	Częstochowa	22:44	Łazy	23:33	39	37
S1	L	40933	Dąbrowa Gór. Ząbkowice	10:17	Gliwice	11:25	94	70
S1	L	40935	Dąbrowa Gór. Ząbkowice	11:10	Gliwice	12:24	97	78
S1	L	40937	Dąbrowa Gór. Ząbkowice	12:18	Gliwice	13:25	70	54
S1	L	40931	Dąbrowa Gór. Ząbkowice	13:17	Gliwice	14:25	61	50

S1		49012	Gliwice	3:25	Katowice	4:03	13	15
S1		40610	Gliwice	4:05	Częstochowa	6:14	194	60
S1		49014	Gliwice	4:35	Katowice	5:12	26	21
S1		40612	Gliwice	5:05	Częstochowa	7:14	465	243
S1		44000/44001	Gliwice	5:12	Katowice	5:50	115	95
S1	L	40710/40712	Gliwice	5:35	Zawiercie	7:03	109	45
S1		40614	Gliwice	6:05	Częstochowa	8:14	499	224
S1		40210	Gliwice	6:35	Zawiercie	7:15	272	165
S1	L	40212	Gliwice	6:48	Katowice	7:41	191	168
S1		40616	Gliwice	7:05	Częstochowa	9:14	807	401
S1	L	40930	Gliwice	7:35	Dąbrowa Gór. Ząbkowice	8:45	414	221
S1	L	49022	Gliwice	7:45	Katowice	8:23	57	54
S1		40618	Gliwice	8:05	Częstochowa	10:14	474	217
S1	L	40932	Gliwice	8:35	Dąbrowa Gór. Ząbkowice	9:45	96	86
S1		49016	Gliwice	8:43	Katowice	9:21	44	37
S1		40620	Gliwice	9:07	Częstochowa	11:14	446	185
S1	L	40934	Gliwice	9:35	Dąbrowa Gór. Ząbkowice	10:45	95	83
S1		49018	Gliwice	9:45	Katowice	10:23	29	24
S1		40622	Gliwice	10:06	Częstochowa	12:14	429	197
S1	L	40936	Gliwice	10:35	Dąbrowa Gór. Ząbkowice	11:45	68	64
S1		40624	Gliwice	11:06	Częstochowa	13:14	445	144
S1	L	40716	Gliwice	11:35	Zawiercie	13:00	191	100
S1		40626	Gliwice	12:05	Częstochowa	14:14	377	108
S1	L	40718	Gliwice	12:35	Zawiercie	14:02	259	140
S1		40628	Gliwice	13:05	Częstochowa	15:14	646	280
S1	L	40910	Gliwice	13:35	Myszków	15:13	371	210
S1		40630	Gliwice	14:05	Częstochowa	16:14	733	205

S1	L	40912	Gliwice	14:35	Myszków	16:15	470	362
S1	KKA	49020	Gliwice	14:45	Katowice	15:23	124	113
S1		40632	Gliwice	15:05	Częstochowa	17:11	755	290
S1		40634	Gliwice	15:35	Częstochowa	17:44	490	215
S1		40636	Gliwice	16:05	Częstochowa	18:24	593	269
S1	L	40720	Gliwice	16:35	Zawiercie	18:02	398	218
S1		40638	Gliwice	17:05	Częstochowa	19:14	380	155
S1	L	40722	Gliwice	17:38	Zawiercie	19:03	263	121
S1		40640	Gliwice	18:06	Częstochowa	20:14	412	158
S1	L	40726/40724	Gliwice	18:35	Zawiercie	20:01	165	97
S1		40642	Gliwice	19:05	Częstochowa	21:14	279	124
S1		40644	Gliwice	20:05	Częstochowa	22:14	215	83
S1		40646	Gliwice	21:05	Częstochowa	23:14	177	80
S1		40728	Gliwice	22:05	Zawiercie	23:33	123	73
S1		44202	Gliwice	23:15	Katowice	23:53	22	13
S1			Gliwice		Wisła Uzdrowisko		115	109
S1	L	40010	Katowice	5:32	Częstochowa	6:43	145	116
S1	L	40012	Katowice	6:33	Częstochowa	7:43	388	278
S1	L	49013	Katowice	8:00	Gliwice	8:37	55	47
S1	L	40014	Katowice	8:40	Częstochowa	9:51	216	116
S1	L	40211	Katowice	8:45	Gliwice	9:24	39	31
S1		444013	Katowice	9:25	Gliwice	10:02	26	20
S1	L	40016	Katowice	10:31	Częstochowa	11:41	140	77
S1	L	40018	Katowice	12:31	Częstochowa	13:41	182	114
S1		40020	Katowice	13:34	Częstochowa	14:43	254	169
S1		40022	Katowice	14:31	Częstochowa	15:42	367	246
S1		40024	Katowice	15:33	Częstochowa	16:43	472	343
S1	L	40213	Katowice	15:35	Gliwice	16:14	144	130
S1	L	40026	Katowice	16:12	Częstochowa	17:23	307	180

S1		40028	Katowice	16:40	Częstochowa	17:53	286	233
S1		40030	Katowice	17:33	Częstochowa	18:43	273	234
S1		40217	Katowice	18:45	Gliwice	19:24	57	34
S1		49017	Katowice	19:45	Gliwice	20:22	46	37
S1	L	44209	Katowice	20:47	Gliwice	21:24	44	36
S1		44002/44003	Katowice	21:53	Gliwice	23:27	45	38
S1		49021/49023	Katowice	22:45	Gliwice	23:22	28	24
S1		40110	Łazy	4:26	Częstochowa	5:14	60	42
S1		40112	Łazy	5:03	Częstochowa	5:43	65	59
S1	L	40911	Myszków	15:40	Gliwice	17:28	224	140
S1	L	40913	Myszków	16:44	Gliwice	18:24	143	99
S1	L	40711	Zawiercie	3:57	Gliwice	5:24	123	74
S1	L	40713	Zawiercie	4:57	Gliwice	6:24	342	172
S1	L	40715	Zawiercie	5:57	Gliwice	7:24	571	357
S1	L	40717	Zawiercie	7:57	Gliwice	9:24	308	233
S1	L	40719	Zawiercie	8:57	Gliwice	10:24	219	134
S1	L	40721	Zawiercie	13:57	Gliwice	15:24	207	140
S1	L	40723	Zawiercie	14:57	Gliwice	16:24	242	136

Linia Gliwice – Częstochowa charakteryzuje się największymi potokami w regionie. Na linii tej znajdują się także najbardziej napełnione pociągi.

Linia S13 Częstochowa – Lubliniec

Linia	Stan po 1 czerwca	Nr pociągu	Stacja początkowa	Godz. Odjazdu	Stacja docelowa	Godz. Przyjazdu	Liczba pasażerów łącznie (w woj. śląskim)	Maksymalna liczba pasażerów (w woj. śląskim)
S13		99511	Częstochowa	5:24	Lubliniec	6:25	27	25
		99513	Częstochowa	7:24	Lubliniec	8:25	17	16
S13	L							
S13	L	99523	Częstochowa	10:24	Lubliniec	11:25	16	15
S13	L	99515	Częstochowa	12:24	Lubliniec	13:25	9	7

S13		99517	Częstochowa	14:24	Lubliniec	15:25	24	20
S13		99519	Częstochowa	16:24	Lubliniec	17:25	29	29
S13	L	99521	Częstochowa	18:24	Lubliniec	19:25	18	14
S13		99510	Lubliniec	4:32	Częstochowa	5:16	14	12
S13		99512	Lubliniec	6:32	Częstochowa	7:16	42	35
S13	L	99514	Lubliniec	8:32	Częstochowa	9:16	41	38
S13	L	99522	Lubliniec	11:32	Częstochowa	12:16	13	13
S13	L	99516	Lubliniec	13:32	Częstochowa	14:16	15	13
S13		99518	Lubliniec	15:32	Częstochowa	16:16	20	18
S13	L	99520	Lubliniec	17:32	Częstochowa	18:16	18	15

Łączne dobowe potoki w obie strony wynoszą 303 osoby. Największą popularność ma pociąg dowożący przed 8:00 i przed 10:00 do Częstochowy. Ogólna niska frekwencja wynika z faktu ograniczenia w 2012 r. przez Śląski Zakład Przewozów Regionalnych oferty do 2 par dziennie. Obecnie następuje powolna odbudowa potoków. Zmniejszenie liczby pasażerów wynika także z prac na odcinku Lubliniec – Fosowskie i zawieszenie kursowania pociągów do Opola, nawet z przesiadką. Od 1 czerwca 2013 r. Koleje Śląskie planują zawiesić ponad 50 % połączeń (4 pary z 7 par – w tabeli oznaczone literką „L”).

Linia S15 Bytom – Gliwice

Linia	Stan po 1 czerwca	Nr pociagu	Stacja początkowa	Godz. Odjazdu	Stacja docelowa	Godz. Przyjazdu	Liczba pasażerów łącznie (w woj. śląskim)	Maksymalna liczba pasażerów (w woj. śląskim)	Uwagi
S15	L	99811	Bytom	05:10	Gliwice	05:37	8	8	
S15	L	99813	Bytom	07:10	Gliwice	07:37	51	51	w dniu badania opóźnienie 18 minut
S15	L	99815	Bytom	09:10	Gliwice	09:37	37	37	
S15	L	99817	Bytom	11:10	Gliwice	11:37	5	5	
S15	L	99819	Bytom	13:10	Gliwice	13:37	11	11	
S15	L	99821	Bytom	15:10	Gliwice	15:37	15	15	
S15	L	99823	Bytom	17:10	Gliwice	17:37	9	8	
S15	L	99825	Bytom	19:10	Gliwice	19:37	1	1	
S15	L	99810	Gliwice	04:28	Bytom	04:56	0	0	
S15	L	99812	Gliwice	06:28	Bytom	06:56	10	9	
S15	L	99814	Gliwice	08:28	Bytom	08:56	4	4	
S15	L	99816	Gliwice	10:28	Bytom	10:56	9	9	
S15	L	99818	Gliwice	12:28	Bytom	12:56	12	12	
S15	L	99820	Gliwice	14:28	Bytom	14:56	18	18	
S15	L	99822	Gliwice	16:28	Bytom	16:56	27	27	
S15	L	99824	Gliwice	18:28	Bytom	18:56	15	15	

Potoki reaktywowanej w 2013 r. linii przewyższają potoki z jesieni 2011 r. o 12 %, w okresie badań wynosiły 232 osoby dziennie. Obecnie w związku ze skierowaniem pociągów w relacji Katowice – Gliwice przez Bytom, a więc

zwiększeniem ilości połączeń potoki te są wyższe. Największą frekwencję ma pociąg kończący bieg w Gliwicach przed 8:00 (ponad 50 osób), natomiast w relacji Gliwice – Bytom o 16:28 (27 osób). Od 1 czerwca wszystkie pociągi ulegają likwidacji, pozostaną jedynie jeżdżące objazdem pociągi linii średnicowej.

Linia S19 Gliwice – Lubliniec

Linia	Stan po 1 czerwca (L - likwidacja)	Nr pociągu	Stacja początkowa	Godz. Odjazdu	Stacja docelowa	Godz. Przyjazdu	Liczba pasażerów łącznie	Maksymalna liczba pasażerów	Uwagi
S19		44372	Lubliniec	20:29	Gliwice	21:32	2	2	pasażerowie na odcinku Pyskowice - Gliwice
S19		44241	Gliwice	23:14	Lubliniec	0:07	2	2	pasażerowie na odcinku Pyskowice - Gliwice

Linia Gliwice – Lubliniec (poza odcinkiem, na którym gdzie swoją ofertę mają Przewozy Regionalne) nie ma pasażerów. Przyczyną jest nie dostosowanie do potrzeb przewozowych. Obecnie jedna para w późnowieczornych porach nie jest atrakcyjna dla pasażerów.

Linia S2 Sosnowiec – Sławków

Linia	Stan po 1 czerwca (L - likwidacja)	Nr pociągu	Stacja początkowa	Godz. Odjazdu	Stacja docelowa	Godz. Przyjazdu	Liczba pasażerów łącznie (na terenie woj. śląskiego)	Maksymalna liczba pasażerów (na terenie woj. śląskiego)	Uwagi
S2		49110	Sosnowiec	05:32	Sławków	06:21	12	10	
S2		49112	Sosnowiec	07:33	Sławków	08:22	6	5	
S2		49114	Sosnowiec	09:34	Sławków	10:23	2	1	
S2		49118	Sosnowiec	11:33	Sławków	12:22	9	6	
S2		49116	Sosnowiec	13:34	Sławków	14:23	12	11	
S2		49120	Sosnowiec	15:33	Sławków	16:22	24	21	
S2		49122	Sosnowiec	17:33	Sławków	18:22	24	16	
S2		49124	Katowice	20:39	Sławków	21:39	7	2	
S2		49111	Sławków	04:38	Sosnowiec	05:25	13	12	
S2		49113	Sławków	06:39	Sosnowiec	07:26	33	29	
S2		49115	Sławków	08:40	Sosnowiec	09:27	0	0	
S2		49117	Sławków	10:39	Sosnowiec	11:26	3	3	

S2		49119	Sławków	12:40	Sosnowiec	13:27	2	2	
S2		49121	Sławków	14:39	Sosnowiec	15:26	2	1	
S2		49123	Sławków	16:39	Sosnowiec	17:26	5	4	
S2		49125	Sławków	19:20	Katowice	20:18	3	2	
		KKA	Sławków	5:30	Sosnowiec		37	37	przyspieszony
		KKA	Sławków	6:50	Sosnowiec		20	20	przyspieszony
		KKA	Sławków	6:50	Sosnowiec		15	14	
		KKA	Sławków	8:21	Sosnowiec		8	8	przyspieszony
		KKA	Sławków	17:25	Sosnowiec		23	23	przyspieszony
		KKA	Sławków	17:25	Sosnowiec		8	8	
		KKA	Sosnowiec	06:19	Sławków		15	15	przyspieszony
		KKA	Sosnowiec	07:50	Sławków		8	8	przyspieszony
		KKA	Sosnowiec	10:34	Sławków		5	5	przyspieszony
		KKA	Sosnowiec	13:55	Sławków		6	6	
		KKA	Sosnowiec	15:37	Sławków		19	19	przyspieszony
pozostałe kursy przewoziły do 3 osób, łącznie KKA na tej trasie dobowo przewoziła 189 pasażerów									

Obecnie linię obsługują Przewozy Regionalne. Rozkład został zmieniony, a pociągi kursują w wydłużonej relacji w województwie małopolskim.

Linia S31 Katowice – Nowy Bieruń – Oświęcim

Linia	Stan po 1 czerwca (L - likwidacja)	Nr pociągu	Stacja początkowa	Godz. Odjazdu	Stacja docelowa	Godz. Przyjazdu	Liczba pasażerów łącznie (na terenie woj. śląskiego)	Maksymalna liczba pasażerów (na terenie woj. śląskiego)	Uwagi
S31a		44210/44211	Katowice	5:29	Czechowice-Dziedzice	7:11	11	9	
S31a		44212/44213	Katowice	7:38	Czechowice-Dziedzice	9:20	21	20	
S31a		44214/44215	Katowice	9:39	Czechowice-Dziedzice	11:20	11	11	
S31a		44216/44217	Katowice	12:36	Czechowice-Dziedzice	14:16	19	15	
S31a		44218/44219	Katowice	14:41	Czechowice-Dziedzice	16:26	78	68	
S31a		44220/44221	Katowice	16:37	Czechowice-Dziedzice	18:20	42	41	
S31a		44222/44223	Katowice	18:41	Czechowice-Dziedzice	20:36	23	22	

S31a		44224/44225	Katowice	20:37	Czechowice-Dziedzice	22:18	18	18	
S31a		44310/44311	Czechowice-Dziedzice	3:37	Katowice	5:26	26	25	
S31a		44312/44313	Czechowice-Dziedzice	5:45	Katowice	7:28	104	99	
S31a		44314/44315	Czechowice-Dziedzice	7:47	Katowice	9:30	32	30	
S31a		44316/44317	Czechowice-Dziedzice	9:46	Katowice	11:27	21	20	
S31a		44318/44319	Czechowice-Dziedzice	12:46	Katowice	14:27	15	14	
S31a		44320/44321	Czechowice-Dziedzice	14:43	Katowice	16:30	13	11	
S31a		44322/44323	Czechowice-Dziedzice	16:46	Katowice	18:27	12	11	
S31a		44324/44325	Czechowice-Dziedzice	18:41	Katowice	20:27	8	8	
S31a		KKA	Katowice Szopienice	6:36	Oświęcim	7:34	33	31	
S31a		KKA	Katowice Szopienice	15:36	Oświęcim	16:34	3	2	
S31a		KKA	Oświęcim	5:24	Katowice Szopienice	6:22	18	18	
S31a		KKA	Oświęcim	14:24	Katowice Szopienice	15:22	3	3	

Obecnie przewożonych jest 408 osób dziennie. Linia odnotowuje wzrost liczby pasażerów dzięki uruchomieniu połączeń pozaszczytowych.

Linia S31 Czechowice-Dziedzice – Dankowice – Oświęcim

Linia	Stan po 1 czerwca (L - likwidacja)	Nr pociągu	Stacja początkowa	Godz. Odjazdu	Stacja docelowa	Godz. Przyjazdu	Liczba pasażerów łącznie (na terenie woj. śląskiego)	Maksymalna liczba pasażerów (na terenie woj. śląskiego)	Uwagi
S31b		44210/44211	Katowice	5:29	Czechowice-Dziedzice	7:11	46	44	
S31b		44212/44213	Katowice	7:38	Czechowice-Dziedzice	9:20	16	16	
S31b		44214/44215	Katowice	9:39	Czechowice-Dziedzice	11:20	17	15	
S31b		44216/44217	Katowice	12:36	Czechowice-Dziedzice	14:16	22	20	
S31b		44218/44219	Katowice	14:41	Czechowice-Dziedzice	16:26	25	23	
S31b		44220/44221	Katowice	16:37	Czechowice-Dziedzice	18:20	20	20	
S31b		44222/44223	Katowice	18:41	Czechowice-Dziedzice	20:36	5	5	
S31b		44224/44225	Katowice	20:37	Czechowice-Dziedzice	22:18	10	9	
S31b		44310/44311	Czechowice-	3:37	Katowice	5:26	0	0	pasażerowie

			Dziedzice						od Brzeszcza Jawiszowic do Katowice
S31b		44312/44313	Czechowice- Dziedzice	5:45	Katowice	7:28	30	28	
S31b		44314/44315	Czechowice- Dziedzice	7:47	Katowice	9:30	18	18	
S31b		44316/44317	Czechowice- Dziedzice	9:46	Katowice	11:27	17	13	
S31b		44318/44319	Czechowice- Dziedzice	12:46	Katowice	14:27	19	18	
S31b		44320/44321	Czechowice- Dziedzice	14:43	Katowice	16:30	39	38	
S31b		44322/44323	Czechowice- Dziedzice	16:46	Katowice	18:27	23	22	
S31b		44324/44325	Czechowice- Dziedzice	18:41	Katowice	20:27	22	22	
S31b		39311	Oświęcim	4:28	Czechowice- Dziedzice	5:13	38	35	

Linia S4 Sosnowiec – Tychy Lodowisko

Linia	Stan po 1 czerwca (L - likwidacja)	Nr pociągu	Stacja początkowa	Godz. Odjazdu	Stacja docelowa	Godz. Przyjazdu	Km	Liczba pasażerów łącznie	Maksymalna liczba pasażerów
S4		40311	Katowice	4:07	Tychy Lodowisko	4:40	21,155	16	11
S4	L	40313	Katowice	4:37	Tychy Lodowisko	5:10	21,155	9	8
S4		40315	Katowice	5:07	Tychy Lodowisko	5:40	21,155	16	11
S4	L	40317	Katowice	5:37	Tychy Lodowisko	6:10	21,155	22	15
S4		9013	Sosnowiec Główny	5:52	Tychy Lodowisko	6:40	29,989	107	72
S4	L	9015	Sosnowiec Główny	6:22	Tychy Lodowisko	7:10	29,989	124	71
S4		9017	Sosnowiec Główny	6:53	Tychy Lodowisko	7:40	29,989	91	53
S4	L	9019	Sosnowiec Główny	7:21	Tychy Lodowisko	8:10	29,989	124	80
S4		9021	Sosnowiec Główny	7:51	Tychy Lodowisko	8:40	29,989	59	36
S4	L	9023	Sosnowiec Główny	8:22	Tychy Lodowisko	9:10	29,989	45	27
S4		9025	Sosnowiec Główny	8:52	Tychy Lodowisko	9:40	29,989	55	38
S4	L	9027	Sosnowiec Główny	9:22	Tychy Lodowisko	10:10	29,989	56	29
S4		9029	Sosnowiec Główny	9:52	Tychy Lodowisko	10:40	29,989	40	34
S4	L	9031	Sosnowiec Główny	10:22	Tychy Lodowisko	11:10	29,989	34	26
S4	L	9033	Sosnowiec Główny	10:51	Tychy Lodowisko	11:40	29,989	50	41

S4	L	9035	Sosnowiec Główny	11:21	Tychy Lodowisko	12:10	29,989	51	32
S4		9037	Sosnowiec Główny	11:52	Tychy Lodowisko	12:40	29,989	84	63
S4	L	9039	Sosnowiec Główny	12:22	Tychy Lodowisko	13:10	29,989	64	49
S4		9041	Sosnowiec Główny	12:51	Tychy Lodowisko	13:40	29,989	77	57
S4	L	9043	Sosnowiec Główny	13:22	Tychy Lodowisko	14:10	29,989	122	89
S4		9045	Sosnowiec Główny	13:52	Tychy Lodowisko	14:40	29,989	148	111
S4	L	9047	Sosnowiec Główny	14:22	Tychy Lodowisko	15:10	29,989	186	158
S4		9049	Sosnowiec Główny	14:52	Tychy Lodowisko	15:40	29,989	175	134
S4	L	9911	Sosnowiec Główny	15:22	Tychy Lodowisko	16:10	29,989	283	250
S4		9913	Sosnowiec Główny	15:52	Tychy Lodowisko	16:40	29,989	224	185
S4	L	9915	Sosnowiec Główny	16:22	Tychy Lodowisko	17:10	29,989	197	169
S4		9917	Sosnowiec Główny	16:52	Tychy Lodowisko	17:40	29,989	159	141
S4	L	9919	Sosnowiec Główny	17:21	Tychy Lodowisko	18:10	29,989	124	107
S4		9921	Sosnowiec Główny	17:52	Tychy Lodowisko	18:40	29,989	145	98
S4	L	9923	Sosnowiec Główny	18:22	Tychy Lodowisko	19:10	29,989	76	64
S4		9925	Sosnowiec Główny	18:52	Tychy Lodowisko	19:40	29,989	102	82
S4	L	9927	Sosnowiec Główny	19:22	Tychy Lodowisko	20:10	29,989	69	64
S4		9929	Sosnowiec Główny	20:22	Tychy Lodowisko	21:10	29,989	80	66
S4		9931	Sosnowiec Główny	21:22	Tychy Lodowisko	22:10	29,989	46	41
S4		9933	Sosnowiec Główny	22:22	Tychy Lodowisko	23:10	29,989	77	59
S4		9010	Tychy Lodowisko	4:50	Sosnowiec Główny	5:37	29,506	80	63
S4	L	9012	Tychy Lodowisko	5:20	Sosnowiec Główny	6:07	29,506	89	65
S4		9014	Tychy Lodowisko	5:50	Sosnowiec Główny	6:38	29,506	179	135
S4	L	9016	Tychy Lodowisko	6:20	Sosnowiec Główny	7:07	29,506	219	189
S4		9018	Tychy Lodowisko	6:50	Sosnowiec Główny	7:38	29,506	270	235
S4	L	9020	Tychy Lodowisko	7:20	Sosnowiec Główny	8:07	29,506	289	263
S4		9022	Tychy Lodowisko	7:50	Sosnowiec Główny	8:37	29,506	136	120
S4	L	9024	Tychy Lodowisko	8:20	Sosnowiec Główny	9:07	29,506	134	116
S4		9026	Tychy Lodowisko	8:50	Sosnowiec Główny	9:39	29,506	162	136
S4	L	9028	Tychy Lodowisko	9:20	Sosnowiec Główny	10:07	29,506	81	70
S4		9030	Tychy Lodowisko	9:50	Sosnowiec Główny	10:36	29,506	61	54
S4	L	9032	Tychy Lodowisko	10:20	Sosnowiec Główny	11:07	29,506	51	43
S4	L	9034	Tychy Lodowisko	10:50	Sosnowiec Główny	11:38	29,506	72	61
S4	L	9036	Tychy Lodowisko	11:20	Sosnowiec Główny	12:07	29,506	55	42
S4		9038	Tychy Lodowisko	11:50	Sosnowiec Główny	12:36	29,506	58	44
S4	L	9040	Tychy Lodowisko	12:20	Sosnowiec Główny	13:07	29,506	43	37
S4		9042	Tychy Lodowisko	12:50	Sosnowiec Główny	13:39	29,506	78	43
S4	L	9044	Tychy Lodowisko	13:20	Sosnowiec Główny	14:07	29,506	74	53
S4		9046	Tychy Lodowisko	13:50	Sosnowiec Główny	14:36	29,506	91	66
S4	L	9048	Tychy Lodowisko	14:20	Sosnowiec Główny	15:07	29,506	66	52
S4		9910	Tychy Lodowisko	14:50	Sosnowiec Główny	15:38	29,506	122	85
S4	L	9912	Tychy Lodowisko	15:20	Sosnowiec Główny	16:07	29,506	97	59
S4		9914	Tychy Lodowisko	15:50	Sosnowiec Główny	16:37	29,506	117	85
S4	L	9916	Tychy Lodowisko	16:20	Sosnowiec Główny	17:10	29,506	70	56
S4		9918	Tychy Lodowisko	16:50	Sosnowiec Główny	17:38	29,506	64	46

S4	L	9920	Tychy Lodowisko	17:20	Sosnowiec Główny	18:07	29,506	69	50
S4		9922	Tychy Lodowisko	17:51	Sosnowiec Główny	18:37	29,506	31	25
S4	L	9924	Tychy Lodowisko	18:20	Sosnowiec Główny	19:07	29,506	53	25
S4		9926	Tychy Lodowisko	18:50	Sosnowiec Główny	19:40	29,506	18	16
S4	L	9928	Tychy Lodowisko	19:20	Katowice	19:51	20,672	14	12
S4		9930	Tychy Lodowisko	19:50	Sosnowiec Główny	20:37	29,506	40	24
S4	L	40312	Tychy Lodowisko	20:20	Katowice	20:51	20,672	31	28
S4		9932	Tychy Lodowisko	21:20	Sosnowiec Główny	22:07	29,506	30	19
S4		40314	Tychy Lodowisko	22:20	Katowice	22:51	20,672	29	27
S4		40316	Tychy Lodowisko	23:20	Katowice	23:51	20,672	13	9

Od 1 czerwca zawieszeniu ulegnie połowa pociągów. Zawieszone mają być 2 pociągi o największej frekwencji (9020 o 7:20 z Tychów Lodowiska oraz 9911 o 15:22 z Sosnowca). Najmniejsze zapewnienie mają pociągi w porach skrajnych, a poniżej 10 osób tylko jeden (z Katowic o 4:37, który będzie zlikwidowany).

Warto zaznaczyć, że dzięki zaangażowaniu Miasta Tychy dokonane zostały prace polegające na dostosowaniu przystanków do w miarę współczesnych standardów. Duża liczba przystanków dogodnie położonych w mieście, nowoczesny tabor oraz cykliczny rozkład jazdy z częstotliwością co 30 minut w dni robocze zaowocowała zwiększeniem przewozów o 39 % w stosunku do jesieni 2011 r. Specyfika powiązań Tychów z Katowicami sprawia, że linia ta ma potencjał rozwoju. Niestety działania podjęte przez Zarząd Kolei Śląskich o likwidacji pociągów sprawi, że pozostałe utracą swoją konkurencyjność.

Linia S5 Katowice – Bielsko-Biała – Zwardoń

Linia	Stan po 1 czerwca (L - likwidacja)	Nr pociągu	Stacja początkowa	Godz. Odjazdu	Stacja docelowa	Godz. Przyjazdu	Liczba pasażerów łącznie	Maksymalna liczba pasażerów
S5	L	90012	Bielsko-Biała Główna	8:06	Katowice	9:00	70	52
S5	L	90016	Bielsko-Biała Główna	15:11	Katowice	16:04	144	89
S5	L	90014	Bielsko-Biała Główna	16:15	Katowice	17:08	134	100
S5		90018	Bielsko-Biała Główna	17:11	Katowice	18:03	111	86
S5		90031	Katowice	4:30	Żywiec	6:12	75	37
S5		99011	Katowice	5:30	Zwardoń	8:22	240	105
S5		90033	Katowice	6:30	Żywiec	8:12	213	132
S5	L	90011	Katowice	6:57	Bielsko-Biała Główna	7:56	65	43
S5		99013	Katowice	7:31	Zwardoń	10:21	179	102
S5	L	90035	Katowice	8:31	Żywiec	10:12	183	121

S5	L	99015	Katowice	9:31	Zwardoń	12:18	181	91
S5	L	99045	Katowice	10:32	Węgierska Górka	12:21	159	105
S5		99019	Katowice	11:31	Zwardoń	13:50	296	141
S5		99021	Katowice	12:31	Zwardoń	15:15	365	143
S5		90037	Katowice	13:01	Żywiec	14:31	203	108
S5		99023	Katowice	13:31	Zwardoń	16:24	475	308
S5	L	90013	Katowice	14:01	Bielsko-Biała Główna	15:02	99	70
S5		99025	Katowice	14:31	Zwardoń	17:15	466	233
S5	L	90015	Katowice	15:01	Bielsko-Biała Główna	16:05	228	190
S5		99027	Katowice	15:31	Zwardoń	18:26	532	266
S5		90017	Katowice	16:01	Bielsko-Biała Główna	17:00	162	128
S5		99029	Katowice	16:31	Zwardoń	19:14	363	211
S5		90039	Katowice	17:31	Żywiec	19:12	242	149
S5		99031	Katowice	18:31	Zwardoń	21:20	330	216
S5		90041	Katowice	19:31	Żywiec	21:11	109	77
S5		99033	Katowice	20:31	Zwardoń	23:13	87	40
S5		99035	Katowice	21:31	Zwardoń	0:14	167	83
S5		90019	Katowice	23:01	Żywiec	0:36	50	40
S5	L	99046	Węgierska Górka	12:31	Katowice	14:28	288	140
S5		99010	Zwardoń	3:45	Katowice	6:27	533	260
S5		99012	Zwardoń	4:44	Katowice	7:27	423	224
S5		99014	Zwardoń	5:45	Katowice	8:27	501	272
S5		99016	Zwardoń	6:45	Katowice	9:27	400	184
S5		99018	Zwardoń	8:42	Katowice	11:27	276	123
S5		99020	Zwardoń	10:42	Katowice	13:27	268	119
S5	L	99022	Zwardoń	12:40	Katowice	15:27	248	143
S5		99024	Zwardoń	14:42	Katowice	17:27	209	107
S5		99028	Zwardoń	15:30	Katowice	18:28	109	59
S5		99030	Zwardoń	16:41	Katowice	19:27	116	57
S5		99032	Zwardoń	17:35	Katowice	20:25	79	39
S5		99826	Zwardoń	18:42	Katowice	21:27	59	29
S5		99034	Zwardoń	19:42	Katowice	22:27	124	69
S5		90010	Żywiec	3:55	Katowice	5:27	107	85
S5		99827	Żywiec	4:55	Zwardoń	6:15	11	8
S5		90030	Żywiec	5:28	Katowice	6:57	220	161
S5		90032	Żywiec	6:28	Katowice	7:57	378	196
S5	L	90034	Żywiec	8:50	Katowice	10:25	114	61
S5		90036	Żywiec	10:48	Katowice	12:27	137	66
S5		90038	Żywiec	14:48	Katowice	16:27	176	114

Linia S52 Bielsko-Biała – Kozy – Wadowice

Linia	Stan po 1 czerwca (L - likwidacja)	Nr pociągu	Stacja początkowa	Godz. Odjazdu	Stacja docelowa	Godz. Przyjazdu	Liczba pasażerów łącznie (na terenie woj. śląskiego)	Maksymalna liczba pasażerów (na terenie woj. śląskiego)
S52		39411	Wadowice	3:46	Bielsko-Biała Główna	5:01	32	31
S52		39413	Wadowice	5:27	Bielsko-Biała Główna	6:48	32	24
S52		39415	Wadowice	6:26	Bielsko-Biała Główna	7:41	45	43
S52		34917	Kęty	8:47	Bielsko-Biała Główna	9:20	14	12
S52		39419	Wadowice	9:05	Bielsko-Biała Główna	10:20	18	12
S52		39421	Wadowice	12:05	Bielsko-Biała Główna	13:20	13	9
S52		39429	Andrychów	14:12	Bielsko-Biała Główna	15:08	3	3
S52		39431	Wadowice	15:24	Bielsko-Biała Główna	16:35	11	7
S52		39423	Wadowice	17:01	Bielsko-Biała Główna	18:19	12	9
S52		93510	Bielsko-Biała Główna	5:07	Wadowice	6:19	9	8
S52		93514	Bielsko-Biała Główna	7:05	Wadowice	8:26	8	5
S52		93516	Bielsko-Biała Główna	8:05	Kęty	8:39	2	2
S52		93518	Bielsko-Biała Główna	10:40	Wadowice	11:56	16	11
S52		93528	Bielsko-Biała Główna	12:43	Andrychów	13:42	15	12
S52		93520	Bielsko-Biała Główna	14:02	Wadowice	15:17	52	33
S52		93522	Bielsko-Biała Główna	15:28	Wadowice	16:50	51	42
S52		93524	Bielsko-Biała Główna	16:42	Wadowice	17:56	24	24
S52		93526	Bielsko-Biała Główna	18:53	Wadowice	20:08	19	17

Linia S58 Czechowice-Dziedzice – Cieszyn

Linia	Stan po 1 czerwca (L - likwidacja)	Nr pociągu	Stacja początkowa	Godz. Odjazdu	Stacja docelowa	Godz. Przyjazdu	Liczba pasażerów łącznie (na terenie woj. śląskiego)	Maksymalna liczba pasażerów (na terenie woj. śląskiego)
S58		44112	Zebrzydowice	5:37	Czechowice-Dz.	6:13	104	96
S58		44146/44147	Cieszyn	6:12	Bielsko-Biała Główna	7:45	77	67
S58	L	44120	Cieszyn	8:20	Czechowice-Dz.	9:33	17	13
S58	L	44122/93530	Cieszyn	11:20	Bielsko-Biała Główna	12:56	20	11
S58		44124	Cieszyn	14:20	Czechowice-Dz.	15:33	49	30
S58		44126	Cieszyn	15:49	Czechowice-Dz.	17:01	41	22
S58		44128	Cieszyn	17:20	Czechowice-Dz.	18:34	18	13
S58	L	44130	Cieszyn	19:04	Czechowice-Dz.	20:17	13	10
S58		44111	Czechowice-Dz.	5:00	Zebrzydowice	5:30	2	2
S58		44121	Czechowice-Dz.	6:22	Cieszyn	7:40	77	40
S58	L	39424/44123	Bielsko-Biała Główna	9:01	Cieszyn	10:36	21	13
S58	L	44125	Czechowice-Dz.	12:22	Cieszyn	13:34	26	23
S58		44148/44149	Bielsko-Biała Główna	14:03	Cieszyn	15:42	98	78
S58		44127	Czechowice-Dz.	15:42	Cieszyn	16:57	55	50
S58		44129	Czechowice-Dz.	17:42	Cieszyn	18:57	49	46
S58	L	44131	Czechowice-Dz.	19:44	Cieszyn	20:55	18	14

Linia S6 Katowice – Wisła Głębce

Linia	Stan po 1 czerwca (L - likwidacja)	Nr pociągu	Stacja początkowa	Godz. Odjazdu	Stacja docelowa	Godz. Przyjazdu	Liczba pasażerów łącznie	Maksymalna liczba pasażerów	Uwagi
S6		44000/44001	Gliwice	5:12	Wisła Uzdrowisko	8:04	65	38	tylko dla odcinka Katowice - Wisła
S6		44011	Katowice	7:53	Wisła Głębce	10:07	113	98	wynik uśredniony dla kilku pomiarów
S6	L	44013	Katowice	10:48	Wisła Głębce	13:01	55	41	wynik uśredniony dla kilku pomiarów
S6		44015	Katowice	13:46	Wisła Głębce	16:00	211	188	wynik uśredniony dla kilku pomiarów

S6	L	44017	Katowice	16:48	Wisła Głębcze	19:03	236	196	wynik uśredniony dla kilku pomiarów
S6		44014	Wisła Głębcze	5:04	Katowice	7:16	148	112	
S6		44012	Wisła Uzdrowisko	8:16	Katowice	10:31	53	50	
S6	L	44014	Wisła Głębcze	11:02	Katowice	13:13	51	42	wynik uśredniony dla kilku pomiarów
S6		44016	Wisła Głębcze	14:01	Katowice	16:11	30	20	
S6	L	44018	Wisła Głębcze	16:10	Katowice	18:14	51	28	
S6		44002/44003	Wisła Głębcze	19:34	Gliwice	22:30	38	26	tylko dla odcinka Katowice - Wisła

Największe potoki występują na popołudniowych kursach wyjeżdżających z Katowic.

Linia S7 Katowice – Rybnik – Racibórz

Linia	Stan po 1 czerwca (L - likwidacja)	Nr pociągu	Stacja początkowa	Godz. Odjazdu	Stacja docelowa	Godz. Przyjazdu	Liczba pasażerów łącznie	Maksymalna liczba pasażerów	Uwagi
S7		90911	Rybnik	4:25	Racibórz	5:19	17	11	
S7		44811/90913	Katowice	4:20	Racibórz	6:21	65	29	
S7		44813/90915	Katowice	5:00	Racibórz	7:21	176	99	
S7		44815/90917	Katowice	6:20	Racibórz	8:21	145	80	
S7		44817/90919	Katowice	7:18	Racibórz	9:20	150	79	
S7	L	94011	Katowice	8:22	Rybnik	9:22	68	54	
S7	L	44819/90921	Katowice	9:25	Racibórz	11:23	84	47	
S7	L	94013	Katowice	10:27	Rybnik	11:24	51	37	
S7		44821/90923	Katowice	11:22	Racibórz	13:20	123	59	
S7		94015/90925	Katowice	12:24	Racibórz	14:21	99	60	
S7		44823/90927	Katowice	13:22	Racibórz	15:20	236	115	
S7		44825/90929	Katowice	14:21	Racibórz	16:23	223	151	
S7		44827/90931	Katowice	15:22	Racibórz	17:21	230	167	
S7		44829/90933	Katowice	16:24	Racibórz	18:21	133	100	
S7		44831/90935	Katowice	17:22	Racibórz	19:21	151	102	
S7	L	44833	Katowice	18:22	Wodzisław Śl.	19:50	82	106	
S7	L	94017	Katowice	19:20	Rybnik	20:21	60	52	
S7		44835/90939	Katowice	21:22	Racibórz	23:19	70	50	
S7		94019	Katowice	22:55	Rybnik	23:54	15	12	
S7	L	90937	Rybnik	19:25	Racibórz	20:21	8	5	
S7		44810	Rybnik	4:36	Katowice	5:37	59	42	
S7		90910/44812	Racibórz	4:34	Katowice	6:35	163	87	
S7		90912/44814	Racibórz	5:38	Katowice	7:35	269	194	
S7		90914/44816	Racibórz	6:38	Katowice	8:37	164	116	

S7		90914/94010	Racibórz	7:38	Katowice	9:36	123	70	
S7		90918/44818	Racibórz	8:38	Katowice	10:43	188	98	
S7	L	94012	Rybnik	10:36	Katowice	11:33	55	39	
S7		90920/44820	Racibórz	10:38	Katowice	12:42	139	85	
S7	L	94016	Rybnik	12:41	Katowice	13:38	50	36	
S7	L	90922/44822	Racibórz	12:38	Katowice	14:42	128	58	
S7		90924/44824	Racibórz	13:38	Katowice	15:34	148	72	
S7		90926/44826	Racibórz	14:38	Katowice	16:39	202	105	
S7		90928/94018	Racibórz	15:38	Katowice	17:32	138	69	
S7	L	90930/44828	Racibórz	16:38	Katowice	18:41	165	86	L na odcinku Rybnik - Katowice
S7		90932/94020	Racibórz	17:38	Katowice	19:37	45	25	
S7		90934/44830	Racibórz	18:38	Katowice	20:37	34	18	
S7	L	94022	Wodzisław Śl.	20:18	Katowice	21:35	30	23	
S7		94024	Rybnik	21:36	Katowice	22:35	25	18	
S7		90936	Racibórz	19:38	Rybnik	20:32	8	6	
S7	L	90938	Racibórz	21:38	Rybnik	22:32	10	5	

Linia S72 S74 Wodzisław Śl. – Rybnik – Pszczyna

Linia	Stan po 1 czerwca (L - likwidacja)	Nr pociągu	Stacja początkowa	Godz. Odjazdu	Stacja docelowa	Godz. Przyjazdu	Liczba pasażerów łącznie (na terenie woj. śląskiego)	Maksymalna liczba pasażerów (na terenie woj. śląskiego)
S72	L	90713/90712	Czechowice-Dz.	8:29	Wodzisław Śląski	10:00	13	8
S72		90716/90717	Czechowice-Dz.	11:28	Wodzisław Śląski	12:55	9	5
S72	L	90720/90721	Czechowice-Dz.	14:26	Wodzisław Śląski	15:54	60	37
S72		90611	Pszczyna	5:33	Wodzisław Śląski	6:51	13	9
S72		90613	Pszczyna	16:38	Wodzisław Śląski	17:54	11	7
S72		90615	Pszczyna	20:01	Rybnik	20:59	8	7
S72		90610	Rybnik	4:02	Pszczyna	5:02	7	7
S72	L	90811	Rybnik	4:32	Wodzisław Śląski	4:50	0	0
S72	L	90813	Rybnik	5:32	Wodzisław Śląski	5:50	2	2
S72		90815	Rybnik	7:32	Wodzisław Śląski	7:51	4	4
S72	L	90817	Rybnik	14:32	Wodzisław Śląski	14:50	13	13
S72	L	90819	Rybnik	16:32	Wodzisław Śląski	16:50	7	7
S72	L	90810	Wodzisław Śląski	5:01	Rybnik	5:25	22	21
S72	L	90710/90711	Wodzisław Śląski	6:01	Czechowice-Dz.	7:48	29	21
S72		90812	Wodzisław Śląski	7:01	Rybnik	7:24	22	21

S72		90714/90715	Wodzisław Śląski	9:01	Czechowice-Dz.	10:46	21	11
S72	L	90718/90719	Wodzisław Śląski	12:06	Czechowice-Dz.	13:54	19	11
S72	L	90816	Wodzisław Śląski	14:01	Rybnik	14:24	5	5
S72		90612	Wodzisław Śląski	15:01	Pszczyna	16:30	16	12
S72	L	90818	Wodzisław Śląski	16:01	Rybnik	16:24	4	4
S72	L	90814	Wodzisław Śląski	17:01	Rybnik	17:24	2	2
S72		90614	Wodzisław Śląski	18:01	Pszczyna	19:34	12	8

Linia S78 Racibórz – Chałupki

Linia	Stan po 1 czerwca (L - likwidacja)	Nr pociągu	Stacja początkowa	Godz. Odjazdu	Stacja docelowa	Godz. Przyjazdu	Liczba pasażerów łącznie	Maksymalna liczba pasażerów	Uwagi
S78		44340	Chałupki	4:43	Racibórz	5:06	33	29	
S78		44343	Racibórz	5:51	Chałupki	6:27	8	6	
S78		44328	Chałupki	6:43	Racibórz	7:06	92	87	
S78	L	99131	Racibórz	8:51	Chałupki	9:23	7	7	
S78	L	44336	Chałupki	9:43	Racibórz	10:06	27	25	
S78		99133	Racibórz	12:03	Chałupki	12:38	43	40	
S78	L	44348	Chałupki	13:44	Racibórz	14:07	25	23	
S78	L	99137	Racibórz	14:51	Chałupki	15:27	94	93	
S78		44338	Chałupki	15:43	Racibórz	16:06	2	2	
S78		44345	Racibórz	16:51	Chałupki	17:27	43	43	
S78		99136	Chałupki	17:43	Racibórz	18:07	13	12	
S78		99139	Racibórz	18:51	Chałupki	19:23	31	29	po 1 czerwca 40 minut później

Linia S8 S81 S82 S83 Katowice – Tarnowskie Góry – Lubliniec/ Krzepice/ Kłobuck

Linia	Stan po 1 czerwca (L - likwidacja)	Nr pociągu	Stacja początkowa	Godz. Odjazdu	Stacja docelowa	Godz. Przyjazdu	Liczba pasażerów łącznie	Maksymalna liczba pasażerów	Uwagi
S8		44613	Katowice	5:34	Lubliniec	7:23	92	53	
S8		44615	Katowice	6:40	Lubliniec	8:27	66	47	
S8	L	44617	Katowice	7:40	Lubliniec	9:28	50	24	
S8	L	44411	Katowice	8:40	Kłobuck	10:31	25	12	
S8	L	44619	Katowice	9:40	Lubliniec	11:29	51	27	
S8	L	44621	Katowice	11:40	Lubliniec	13:27	98	69	
S8		44441	Katowice	12:52	Tarnowskie Góry	13:52	31	25	
S8		44623	Katowice	13:38	Lubliniec	15:25	259	231	
S8		44413	Katowice	14:40	Kłobuck	16:38	126	96	do Krzepic za 44521
S8		44627	Katowice	15:40	Lubliniec	17:28	160	97	
S8	L	44629	Katowice	16:40	Lubliniec	18:27	148	91	
S8		44631	Katowice	17:40	Lubliniec	19:27	111	63	
S8	L	44415	Katowice	18:40	Kłobuck	20:36	38	25	
S8		44635	Katowice	20:42	Lubliniec	22:30	37	24	
S8	L	44410	Kłobuck	5:03	Tarnowskie Góry	6:10	39	37	
S8	L	44412	Kłobuck	12:18	Katowice	14:27	38	28	
S8	L	44414	Kłobuck	17:04	Tarnowskie Góry	18:10	15	10	
S8		44510	Krzepice	4:01	Tarnowskie Góry	5:14	128	128	
S8		44514	Krzepice	6:03	Katowice	8:30	211	160	
S8		44516	Krzepice	8:08	Tarnowskie Góry	9:21	63	47	
S8	L	44632	Krzepice	14:00	Tarnowskie Góry	15:12	24	22	
S8		44520	Krzepice	15:19	Tarnowskie Góry	16:34	38	35	
S8		44550	Krzepice	17:59	Tarnowskie Góry	19:12	13	7	
S8		44610	Lubliniec	3:30	Katowice	5:27	9	7	
S8		44612	Lubliniec	4:32	Katowice	6:30	158	88	
S8		44614	Lubliniec	5:32	Katowice	7:30	175	112	
S8		44616	Lubliniec	6:31	Tarnowskie Góry	7:34	108	100	
S8	L	44618	Lubliniec	7:32	Katowice	9:29	121	106	
S8		44620	Lubliniec	9:32	Katowice	11:28	81	66	
S8	L	44622	Lubliniec	11:30	Katowice	13:28	71	29	
S8		44624	Lubliniec	13:32	Katowice	15:29	72	39	

S8		44626	Lubliniec	14:31	Katowice	16:29	54	29	
S8		44628	Lubliniec	15:34	Katowice	17:30	87	47	
S8		44630	Lubliniec	16:31	Katowice	18:29	58	33	
S8		44634	Lubliniec	18:33	Katowice	20:30	42	26	
S8		44611	Tarnowskie Góry	5:33	Lubliniec	6:21	33	21	
S8		44511	Tarnowskie Góry	6:24	Krzepice	7:40	68	51	
S8	L	44515	Tarnowskie Góry	12:45	Krzepice	13:50	50	46	
S8		44517	Tarnowskie Góry	14:03	Krzepice	15:09	171	148	
S8		44625	Tarnowskie Góry	15:30	Lubliniec	16:18	80	74	
S8		44521	Tarnowskie Góry	16:47	Krzepice	17:52	45	39	po 1 czerwca z Katowic o 14:40, godzinę wcześniej
S8		44523	Tarnowskie Góry	18:47	Krzepice	19:51	60	58	
S8		44525	Tarnowskie Góry	21:50	Krzepice	22:55	5	5	

Linia Racibórz – Kuźnia Rac. – Kędzierzyn Koźle

Linia	Stan po 1 czerwca (L - likwidacja)	Nr pociągu	Stacja początkowa	Godz. Odjazdu	Stacja docelowa	Godz. Przyjazdu	Liczba pasażerów łącznie (na terenie woj. śląskiego)	Maksymalna liczba pasażerów (na terenie woj. śląskiego)
160		44227	Kędzierzyn-Koźle	5:02	Racibórz	5:46	17	14
160		44255	Kędzierzyn-Koźle	7:02	Racibórz	7:46	56	51
160		44253	Kędzierzyn-Koźle	8:02	Racibórz	8:46	34	25
160		44207	Kędzierzyn-Koźle	9:02	Racibórz	9:46	16	15
160		44259	Kędzierzyn-Koźle	11:14	Racibórz	11:58	18	17
160		44261	Kędzierzyn-Koźle	13:02	Racibórz	13:46	37	32
160		44229	Kędzierzyn-Koźle	14:02	Racibórz	14:46	72	63
160		44263	Kędzierzyn-Koźle	15:02	Racibórz	15:46	58	50
160		44265	Kędzierzyn-Koźle	17:02	Racibórz	17:46	53	49
160		44231	Kędzierzyn-Koźle	18:02	Racibórz	18:46	54	51
160		44271	Kędzierzyn-Koźle	21:12	Racibórz	21:56	27	25
160		44270	Racibórz	5:12	Kędzierzyn-Koźle	5:53	53	47
160		44272	Racibórz	6:12	Kędzierzyn-Koźle	6:53	42	41
160		44290	Racibórz	7:12	Kędzierzyn-Koźle	7:53	40	34
160		44274	Racibórz	8:16	Kędzierzyn-Koźle	8:57	9	9
160		44276	Racibórz	10:12	Kędzierzyn-Koźle	10:53	41	37
160		44234	Racibórz	12:12	Kędzierzyn-Koźle	12:53	19	18
160		44236	Racibórz	13:12	Kędzierzyn-Koźle	13:53	27	25
160		44278	Racibórz	14:12	Kędzierzyn-Koźle	14:53	51	47
160		44290	Racibórz	16:12	Kędzierzyn-Koźle	16:53	66	55
160		44307	Racibórz	18:12	Kędzierzyn-Koźle	18:53	32	28
160		44242	Racibórz	20:12	Kędzierzyn-Koźle	20:53	14	11

Linia Gliwice – Rudziniec – Kędzierzyn Koźle

Linia	Stan po 1 czerwca (L - likwidacja)	Nr pociągu	Stacja początkowa	Godz. Odjazdu	Stacja docelowa	Godz. Przyjazdu	Liczba pasażerów łącznie (na terenie woj. śląskiego)	Maksymalna liczba pasażerów (na terenie woj. śląskiego)
220a		44201	Gliwice	4:11	Kędzierzyn-Koźle	4:48	6	4
220a		44257	Gliwice	6:16	Kędzierzyn-Koźle	6:53	39	34
220a		44247	Gliwice	8:16	Kędzierzyn-Koźle	8:53	24	20
220a		44269	Gliwice	10:16	Kędzierzyn-Koźle	10:53	32	28
220a		44245	Gliwice	12:16	Kędzierzyn-Koźle	12:53	32	31
220a		44278	Gliwice	14:16	Kędzierzyn-Koźle	14:53	89	85
220a		44233	Gliwice	15:24	Kędzierzyn-Koźle	16:03	90	90
220a		44251	Gliwice	16:16	Kędzierzyn-Koźle	16:53	52	50
220a		44329	Gliwice	18:16	Kędzierzyn-Koźle	18:53	32	27
220a		44327	Gliwice	20:13	Kędzierzyn-Koźle	20:51	18	16
220a		44238	Kędzierzyn-Koźle	5:03	Gliwice	5:45	45	44
220a		44332	Kędzierzyn-Koźle	5:54	Gliwice	6:36	70	70
220a		44302	Kędzierzyn-Koźle	7:01	Gliwice	7:43	103	101
220a		44298	Kędzierzyn-Koźle	9:03	Gliwice	9:45	37	36
220a		44330	Kędzierzyn-Koźle	11:13	Gliwice	11:57	21	20
220a		44300	Kędzierzyn-Koźle	13:03	Gliwice	13:45	30	26
220a		44328	Kędzierzyn-Koźle	15:03	Gliwice	15:45	50	45
220a		44304	Kędzierzyn-Koźle	17:03	Gliwice	17:45	32	26
220a		44308	Kędzierzyn-Koźle	19:03	Gliwice	19:45	28	27
220a		44334	Kędzierzyn-Koźle	21:21	Gliwice	22:03	9	8

Linia Gliwice – Kotulin – Strzelce Opolskie

Linia	Stan po 1 czerwca (L - likwidacja)	Nr pociągu	Stacja początkowa	Godz. Odjazdu	Stacja docelowa	Godz. Przyjazdu	Liczba pasażerów łącznie (na terenie woj. śląskiego)	Maksymalna liczba pasażerów (na terenie woj. śląskiego)
220b		64200	Opole	4:42	Gliwice	6:13	75	65
220b		64214	Strzelce Opolskie	6:27	Gliwice	7:21	47	44
220b		64202	Opole	6:32	Gliwice	8:05	26	25
220b		64216	Opole	7:48	Gliwice	9:13	39	38

220b		64204	Opole	9:22	Gliwice	10:50	32	28
220b		64218	Strzelce Opolskie	12:06	Gliwice	12:59	19	14
220b		64206	Opole	12:38	Gliwice	14:06	37	25
220b		64242	Opole	13:13	Gliwice	14:40	42	34
220b		64244	Opole	14:22	Gliwice	15:59	58	45
220b		64210	Opole	15:25	Gliwice	16:57	64	59
220b		64246	Opole	16:20	Gliwice	17:58	29	23
220b		64210	Opole	18:34	Gliwice	20:08	46	41
220b		64212	Opole	21:02	Gliwice	22:38	24	20
220b		46203	Gliwice	4:47	Opole	6:26	14	13
220b		46209	Gliwice	5:51	Opole	7:27	35	27
220b		46205	Gliwice	6:59	Opole	8:27	54	45
220b		46219	Gliwice	7:46	Opole	9:18	44	38
220b		46207	Gliwice	9:27	Opole	10:04	43	30
220b		46241	Gliwice	10:49	Opole	12:23	21	16
220b		46211	Gliwice	12:37	Opole	14:16	34	26
220b		46243	Gliwice	14:00	Opole	15:31	60	53
220b		46213	Gliwice	15:18	Opole	16:55	86	78
220b		46201	Gliwice	16:26	Strzelce Opolskie	17:18	25	22
220b		46215	Gliwice	17:15	Opole	18:45	34	33
220b		46217	Gliwice	18:42	Opole	20:20	30	24
220b		46245	Gliwice	20:28	Opole	22:08	25	25

Linia Lubliniec – Sieraków Śl. – Kluczbork

Linia	Stan po 1 czerwca (L - likwidacja)	Nr pociągu	Stacja początkowa	Godz. Odjazdu	Stacja docelowa	Godz. Przyjazdu	Liczba pasażerów łącznie (na terenie woj. śląskiego)	Maksymalna liczba pasażerów (na terenie woj. śląskiego)	Uwagi
180		46931	Lubliniec	06:35	Kluczbork	07:39	68	64	do Wrocławia
180		46933	Lubliniec	07:32	Kluczbork	08:36	22	19	
180		46935	Lubliniec	09:32	Kluczbork	10:39	29	25	
180		46937	Lubliniec	13:32	Kluczbork	14:40	48	44	
180		46939	Lubliniec	15:32	Kluczbork	16:35	55	50	
180		46941	Lubliniec	17:32	Kluczbork	18:36	44	37	
180		46943	Lubliniec	19:32	Kluczbork	20:40	23	22	
180		46945	Lubliniec	21:32	Kluczbork	22:37	4	3	
180		64930	Kluczbork	04:57	Lubliniec	06:06	37	36	
180		64932	Kluczbork	06:00	Lubliniec	07:11	38	35	
180		64935	Kluczbork	07:56	Lubliniec	09:05	37	33	

180		64937	Kluczbork	10:47	Lubliniec	11:58	12	9	
180		64938	Kluczbork	12:47	Lubliniec	13:58	15	13	
180		64941	Kluczbork	14:44	Lubliniec	15:56	68	62	
180		64942	Kluczbork	16:40	Lubliniec	17:48	34	28	
180		64945	Kluczbork	18:47	Lubliniec	19:58	18	17	

Linia Częstochowa – Widzów Teklinów – Radomsko

Linia	Stan po 1 czerwca (L - likwidacja)	Nr pociągu	Stacja początkowa	Godz. Odjazdu	Stacja docelowa	Godz. Przyjazdu	Liczba pasażerów łącznie (w woj. śląskim)	Maksymalna liczba pasażerów (w woj. śląskim)
102		14201	Radomsko	4:32	Częstochowa	5:14	107	106
102		11201/14203	Piotrków Tryb.	4:45	Częstochowa	6:11	150	144
102		14323	Piotrków Tryb.	5:41	Częstochowa	7:13	108	99
102		14207	Radomsko	6:38	Częstochowa	7:20	108	107
102		14021	Koluszki	6:01	Częstochowa	8:15	184	182
102		11215/14209	Koluszki	7:12	Częstochowa	9:20	113	110
102		14215	Radomsko	9:39	Częstochowa	10:21	47	47
102		14025	Łódź Kaliska	8:25	Częstochowa	11:28	98	78
102		14027	Koluszki	11:25	Częstochowa	13:39	111	100
102		14211	Radomsko	13:34	Częstochowa	14:16	36	32
102		14205	Radomsko	15:12	Częstochowa	15:54	51	42
102		11213/14212	Koluszki	14:25	Częstochowa	16:46	41	37
102		14033	Koluszki	16:28	Częstochowa	18:40	69	52
102		11235/14213	Koluszki	17:26	Częstochowa	19:32	26	19
102		14037	Koluszki	19:21	Częstochowa	21:36	37	34
102		41208/11218	Częstochowa	4:18	Koluszki	6:39	18	17
102		41022	Częstochowa	5:38	Łódź Kaliska	8:58	48	35
102		41200/11202	Częstochowa	6:39	Koluszki	9:00	55	39
102		41210	Częstochowa	7:42	Radomsko	8:27	18	11
102		41202/11204	Częstochowa	8:41	Koluszki	11:01	34	26
102		41212	Częstochowa	9:35	Radomsko	10:20	17	15
102		41206/11206	Częstochowa	10:41	Koluszki	13:04	53	50
102		41030	Częstochowa	12:40	Koluszki	15:04	136	136
102		41032	Częstochowa	13:39	Koluszki	16:18	137	136
102		41034	Częstochowa	14:39	Łódź Kaliska	18:12	167	165
102		41216/11216	Częstochowa	15:40	Piotrków Tryb.	17:23	199	189
102		41038	Częstochowa	16:45	Koluszki	19:11	169	163
102		41218	Częstochowa	17:35	Radomsko	18:20	63	61
102		41040	Częstochowa	18:28	Koluszki	20:50	122	122
102		41204	Częstochowa	20:36	Radomsko	21:21	62	57
102		41214	Częstochowa	22:34	Radomsko	23:20	76	74

6.3. Podsumowanie wyników badań

Tabela 2. Najpopularniejsze pociągi w regionie (bez linii S-1 Gliwice – Katowice - Częstochowa).

Lp.	Linia	Nr pociągu	Stacja początkowa	Godz. Odjazdu	Stacja docelowa	Godz. Przyjazdu	Liczba pasażerów łącznie (na terenie woj. śląskiego)	Maksymalna liczba pasażerów (na terenie woj. śląskiego)
1	S5	99010	Zwardoń	3:45	Katowice	6:27	533	260
2	S5	99027	Katowice	15:31	Zwardoń	18:26	532	266
3	S5	99014	Zwardoń	5:45	Katowice	8:27	501	272
4	S5	99023	Katowice	13:31	Zwardoń	16:24	475	308
5	S5	99025	Katowice	14:31	Zwardoń	17:15	466	233
6	S5	99012	Zwardoń	4:44	Katowice	7:27	423	224
7	S5	99016	Zwardoń	6:45	Katowice	9:27	400	184
8	S5	90032	Żywiec	6:28	Katowice	7:57	378	196
9	S5	99021	Katowice	12:31	Zwardoń	15:15	365	143
10	S5	99029	Katowice	16:31	Zwardoń	19:14	363	211
11	S5	99031	Katowice	18:31	Zwardoń	21:20	330	216
12	S5	99019	Katowice	11:31	Zwardoń	13:50	296	141
13	S5	99018	Zwardoń	8:42	Katowice	11:27	276	123
14	S4	9018	Tychy Lodowisko	6:50	Sosnowiec Główny	7:38	270	235
15	S7	90912/44814	Racibórz	5:38	Katowice	7:35	269	194
16	S5	99020	Zwardoń	10:42	Katowice	13:27	268	119
17	S8	44623	Katowice	13:38	Lubliniec	15:25	259	231
18	S5	90039	Katowice	17:31	Żywiec	19:12	242	149
19	S5	99011	Katowice	5:30	Zwardoń	8:22	240	105
20	S6	44017	Katowice	16:48	Wisła Głębcze	22:30	236	196
21	S7	44823/90927	Katowice	13:22	Racibórz	15:20	236	115
22	S7	44827/90931	Katowice	15:22	Racibórz	17:21	230	167
23	S4	9913	Sosnowiec Główny	15:52	Tychy Lodowisko	16:40	224	185
24	S7	44825/90929	Katowice	14:21	Racibórz	16:23	223	151
25	S5	90030	Żywiec	5:28	Katowice	6:57	220	161
26	S5	90033	Katowice	6:30	Żywiec	8:12	213	132
27	S6	44015	Katowice	13:46	Wisła Głębcze	16:00	211	188
28	S8	44514	Krzepice	6:03	Katowice	8:30	211	160
29	S5	99024	Zwardoń	14:42	Katowice	17:27	209	107
30	S5	90037	Katowice	13:01	Żywiec	14:31	203	108
31	S7	90926/44826	Racibórz	14:38	Katowice	16:39	202	105
32	102	41216/11216	Częstochowa	15:40	Piotrków Tryb.	17:23	199	189

33	S7	90918/44818	Racibórz	8:38	Katowice	10:43	188	98
34	102	14021	Koluszki	6:01	Częstochowa	8:15	184	182
35	S4	9014	Tychy Lodowisko	5:50	Sosnowiec Główny	6:38	179	135
36	S5	99013	Katowice	7:31	Zwardoń	10:21	179	102
37	S5	90038	Żywiec	14:48	Katowice	16:27	176	114
38	S7	44813/90915	Katowice	5:00	Racibórz	7:21	176	99
39	S4	9049	Sosnowiec Główny	14:52	Tychy Lodowisko	15:40	175	134
40	S8	44614	Lubliniec	5:32	Katowice	7:30	175	112
41	S8	44517	Tarnowskie Góry	14:03	Krzepice	15:09	171	148
42	102	41038	Częstochowa	16:45	Koluszki	19:11	169	163
43	102	41034	Częstochowa	14:39	Łódź Kaliska	18:12	167	165
44	S5	99035	Katowice	21:31	Zwardoń	0:14	167	83
45	S7	90910/44812	Racibórz	4:34	Katowice	6:35	163	87
46	S4	9026	Tychy Lodowisko	8:50	Sosnowiec Główny	9:39	162	136
47	S5	90017	Katowice	16:01	Bielsko-Biała Główna	17:00	162	128
48	S8	44627	Katowice	15:40	Lubliniec	17:28	160	97

Tabela 3. Pociągi o największej frekwencji, które zostaną zlikwidowane 1 czerwca (poza linią S1)

Linia	Stan po 1 czerwca (L - likwidacja)	Nr pociągu	Stacja początkowa	Godz. Odjazdu	Stacja docelowa	Godz. Przyjazdu	Liczba pasażerów łącznie (na terenie woj. śląskiego)	Maksymalna liczba pasażerów (na terenie woj. śląskiego)
S4	L	9020	Tychy Lodowisko	7:20	Sosnowiec Główny	8:07	289	263
S5	L	99046	Węgierska Górka	12:31	Katowice	14:28	288	140
S4	L	9911	Sosnowiec Główny	15:22	Tychy Lodowisko	16:10	283	250
S5	L	99022	Zwardoń	12:40	Katowice	15:27	248	143
S5	L	90015	Katowice	15:01	Bielsko-Biała Główna	16:05	228	190
S6	L	44017	Katowice	16:48	Wiśła Głębcze	19:03	228	187
S4	L	9016	Tychy Lodowisko	6:20	Sosnowiec Główny	7:07	219	189
S4	L	9915	Sosnowiec Główny	16:22	Tychy Lodowisko	17:10	197	169
S4	L	9047	Sosnowiec Główny	14:22	Tychy Lodowisko	15:10	186	158
S5	L	90035	Katowice	8:31	Żywiec	10:12	183	121
S5	L	99015	Katowice	9:31	Zwardoń	12:18	181	91
S8	L	44629	Katowice	16:40	Lubliniec	18:27	148	91

S5	L	90016	Bielsko-Biała Główna	15:11	Katowice	16:04	144	89
S4	L	9024	Tychy Łódowisko	8:20	Sosnowiec Główny	9:07	134	116
S5	L	90014	Bielsko-Biała Główna	16:15	Katowice	17:08	134	100
S7	L	90922/44822	Racibórz	12:38	Katowice	14:42	128	58
S4	L	9919	Sosnowiec Główny	17:21	Tychy Łódowisko	18:10	124	107
S4	L	9019	Sosnowiec Główny	7:21	Tychy Łódowisko	8:10	124	80
S4	L	9015	Sosnowiec Główny	6:22	Tychy Łódowisko	7:10	124	71
S4	L	9043	Sosnowiec Główny	13:22	Tychy Łódowisko	14:10	122	89
S8	L	44618	Lubliniec	7:32	Katowice	9:29	121	106
S5	L	99045	Katowice	10:32	Węgierska Górka	12:21	113	60
S5	L	90013	Katowice	14:01	Bielsko-Biała Główna	15:02	99	70
S8	L	44621	Katowice	11:40	Lubliniec	13:27	98	69
S4	L	9912	Tychy Łódowisko	15:20	Sosnowiec Główny	16:07	97	59
S78	L	99137	Racibórz	14:51	Chałupki	15:27	94	93
S4	L	9012	Tychy Łódowisko	5:20	Sosnowiec Główny	6:07	89	65
S7	L	44819/90921	Katowice	9:25	Racibórz	11:23	84	47
S7	L	44833	Katowice	18:22	Wodzisław Śląski	19:50	82	106
S4	L	9028	Tychy Łódowisko	9:20	Sosnowiec Główny	10:07	81	70
S4	L	9923	Sosnowiec Główny	18:22	Tychy Łódowisko	19:10	76	64
S4	L	9044	Tychy Łódowisko	13:20	Sosnowiec Główny	14:07	74	53
S4	L	9034	Tychy Łódowisko	10:50	Sosnowiec Główny	11:38	72	61
S8	L	44622	Lubliniec	11:30	Katowice	13:28	71	29
S4	L	9916	Tychy Łódowisko	16:20	Sosnowiec Główny	17:10	70	56
S5	L	90012	Bielsko-Biała Główna	8:06	Katowice	9:00	70	52
S4	L	9927	Sosnowiec Główny	19:22	Tychy Łódowisko	20:10	69	64
S4	L	9920	Tychy Łódowisko	17:20	Sosnowiec Główny	18:07	69	50
S7	L	94011	Katowice	8:22	Rybnik	9:22	68	54
S4	L	9048	Tychy Łódowisko	14:20	Sosnowiec Główny	15:07	66	52
S5	L	90011	Katowice	6:57	Bielsko-Biała Główna	7:56	65	43
S4	L	9039	Sosnowiec Główny	12:22	Tychy Łódowisko	13:10	64	49
S6	L	44014	Wisła Głębcze	11:02	Katowice	13:13	61	50
S7	L	94017	Katowice	19:20	Rybnik	20:21	60	52

Tabela 4. Pociągi o największej frekwencji, które zostaną zlikwidowane na linii Gliwice – Częstochowa (S1)

Linia	Stan po 1 czerwca (L - likwidacja)	Nr pociągu	Stacja początkowa	Godz. Odjazdu	Stacja docelowa	Godz. Przyjazdu	Liczba pasażerów łącznie	Maksymalna liczba pasażerów
S1	L	40715	Zawiercie	5:57	Gliwice	7:24	571	357
S1	L	40912	Gliwice	14:35	Myszków	16:15	470	362
S1	L	40627	Częstochowa	10:44	Gliwice	12:54	437	180
S1	L	40930	Gliwice	7:35	Dąbrowa Gór. Ząbkowice	8:45	414	221
S1	L	40720	Gliwice	16:35	Zawiercie	18:02	398	218
S1	L	40012	Katowice	6:33	Częstochowa	7:43	388	278
S1	L	40910	Gliwice	13:35	Myszków	15:13	371	210
S1	L	40713	Zawiercie	4:57	Gliwice	6:24	342	172
S1	L	40717	Zawiercie	7:57	Gliwice	9:24	308	233
S1	L	40026	Katowice	16:12	Częstochowa	17:23	307	180
S1	L	40722	Gliwice	17:38	Zawiercie	19:03	263	121
S1	L	40718	Gliwice	12:35	Zawiercie	14:02	259	140
S1	L	40029	Częstochowa	16:11	Katowice	17:21	252	152
S1	L	40723	Zawiercie	14:57	Gliwice	16:24	242	136
S1	L	40911	Myszków	15:40	Gliwice	17:28	224	140
S1	L	40719	Zawiercie	8:57	Gliwice	10:24	219	134
S1	L	40014	Katowice	8:40	Częstochowa	9:51	216	116
S1	L	40721	Zawiercie	13:57	Gliwice	15:24	207	140
S1	L	40021	Częstochowa	10:11	Katowice	11:21	194	83
S1	L	40212	Gliwice	6:48	Katowice	7:41	191	168
S1	L	40716	Gliwice	11:35	Zawiercie	13:00	191	100
S1	L	40018	Katowice	12:31	Częstochowa	13:41	182	114

Tabela 5. Pociągi o najniższej frekwencji, które nadal będą kursować (Przewozy Regionalne)

linie Gliwice - Kędzierzyn 220, Racibórz - Kędzierzyn 160, Gliwice - Strzelce Opol. 220, Lubliniec - Kluczbork 180, Częstochowa - Radomsko 102; nie uwzględniono linii Katowice - Sławków - Olkusz, Częstochowa - Koniecpol oraz Katowice – Kraków

Linia	Nr pociągu	Stacja początkowa	Godz. Odjazdu	Stacja docelowa	Godz. Przyjazdu	Liczba pasażerów łącznie (na terenie woj. śląskiego)	Maksymalna liczba pasażerów (na terenie woj. śląskiego)
160	44274	Racibórz	8:16	Kędzierzyn-Koźle	8:57	9	9
220a	44334	Kędzierzyn-Koźle	21:21	Gliwice	22:03	9	8
180	64937	Kluczbork	10:47	Lubliniec	11:58	12	9
160	44242	Racibórz	20:12	Kędzierzyn-Koźle	20:53	14	11
220b	46203	Gliwice	4:47	Opole	6:26	14	13
180	64938	Kluczbork	12:47	Lubliniec	13:58	15	13
160	44207	Kędzierzyn-Koźle	9:02	Racibórz	9:46	16	15
160	44227	Kędzierzyn-Koźle	5:02	Racibórz	5:46	17	14
102	41212	Częstochowa	9:35	Radomsko	10:20	17	15
160	44259	Kędzierzyn-Koźle	11:14	Racibórz	11:58	18	17
220a	44327	Gliwice	20:13	Kędzierzyn-Koźle	20:51	18	16
102	41208/11218	Częstochowa	4:18	Koluszki	6:39	18	17
102	41210	Częstochowa	7:42	Radomsko	8:27	18	11
180	64945	Kluczbork	18:47	Lubliniec	19:58	18	17
160	44234	Racibórz	12:12	Kędzierzyn-Koźle	12:53	19	18
220b	64218	Strzelce Opolskie	12:06	Gliwice	12:59	19	14

Tabela 6. Pociągi o najniższej frekwencji, które nadal będą kursować (Koleje Śląskie)

Linia	Nr pociągu	Stacja początkowa	Godz. Odjazdu	Stacja docelowa	Godz. Przyjazdu	Liczba pasażerów łącznie (na terenie woj. śląskiego)	Maksymalna liczba pasażerów (na terenie woj. śląskiego)
S31b	44310/44311	Czechowice-Dziedzice	3:37	Katowice	5:26	0	0
S52	93516	Bielsko-Biała Główna	8:05	Kęty	8:39	2	2
S78	44338	Chałupki	15:43	Racibórz	16:06	2	2
S58	44111	Czechowice-Dz.	5:00	Zebrzydowice	5:30	2	2
S19	44372	Lubliniec	20:29	Gliwice	21:32	2	2
S52	39429	Andrychów	14:12	Bielsko-Biała Główna	15:08	3	3

S31a	KKA	Katowice Szopienice	15:36	Oświęcim	16:34	3	2
S31a	KKA	Oświęcim	14:24	Katowice Szopienice	15:22	3	3
S72	90815	Rybnik	7:32	Wodzisław Śląski	7:51	4	4
S31b	44222/44223	Katowice	18:41	Czechowice-Dziedzice	19:08	5	5
S8	44525	Tarnowskie Góry	21:50	Krzepice	22:55	5	5
S72	90610	Rybnik	4:02	Pszczyna	5:02	7	7
S52	93514	Bielsko-Biała Główna	7:05	Wadowice	8:26	8	5
S31a	44324/44325	Czechowice-Dziedzice	18:41	Katowice	20:27	8	8
S72	90615	Pszczyna	20:01	Rybnik	20:59	8	7
S7	90936	Racibórz	19:38	Rybnik	20:32	8	6
S78	44343	Racibórz	5:51	Chałupki	6:27	8	6
S52	93510	Bielsko-Biała Główna	5:07	Wadowice	6:19	9	8
S5	93513	Czechowice-Dz.	10:55	Bielsko-Biała Główna	11:11	9	9
S72	90716/90717	Czechowice-Dz.	11:28	Wodzisław Śląski	12:55	9	5
S8	44610	Lubliniec	3:30	Katowice	5:27	9	7
S31a	44210/44211	Katowice	5:29	Czechowice-Dziedzice	7:11	11	9
S31a	44214/44215	Katowice	9:39	Czechowice-Dziedzice	11:20	11	11
S72	90613	Pszczyna	16:38	Wodzisław Śląski	17:54	11	7
S52	39431	Wadowice	15:24	Bielsko-Biała Główna	16:35	11	7
S5	99827	Żywiec	4:55	Zwardoń	6:15	11	8
S31a	44322/44323	Czechowice-Dziedzice	16:46	Katowice	18:27	12	11
S52	39423	Wadowice	17:01	Bielsko-Biała Główna	18:19	12	9
S72	90614	Wodzisław Śląski	18:01	Pszczyna	19:34	12	8
S78	99136	Chałupki	17:43	Racibórz	18:07	13	12
S31a	44320/44321	Czechowice-Dziedzice	14:43	Katowice	16:30	13	11
S8	44550	Krzepice	17:59	Tarnowskie Góry	19:12	13	7
S72	90611	Pszczyna	5:33	Wodzisław Śląski	6:51	13	9
S4	40316	Tychy Lodowisko	23:20	Katowice	23:51	13	9
S52	39421	Wadowice	12:05	Bielsko-Biała Główna	13:20	13	9
S52	34917	Kęty	8:47	Bielsko-Biała Główna	9:20	14	12
S13	99510	Lubliniec	4:32	Częstochowa	5:16	14	12
S52	93528	Bielsko-Biała Główna	12:43	Andrychów	13:42	15	12
S31b	44224/44225	Katowice	20:37	Czechowice-Dziedzice	22:15	15	12
S31a	44318/44319	Czechowice-Dziedzice	12:46	Katowice	14:27	15	14
S7	94019	Katowice	22:55	Rybnik	23:54	15	12
S52	93518	Bielsko-Biała Główna	10:40	Wadowice	11:56	16	11
S4	40311	Katowice	4:07	Tychy Lodowisko	4:40	16	11
S4	40315	Katowice	5:07	Tychy Lodowisko	5:40	16	11
S31b	442124421/3	Katowice	7:38	Czechowice-Dziedzice	9:23	16	16
S72	90612	Wodzisław Śląski	15:01	Pszczyna	16:30	16	12
S31b	44316/44317	Czechowice-Dziedzice	9:46	Katowice	11:27	17	13
102	41212	Częstochowa	9:35	Radomsko	10:20	17	15
S31b	44214/44215	Katowice	9:39	Czechowice-Dziedzice	11:20	17	15

S7	90911	Rybnik	4:25	Racibórz	5:19	17	11
S58	44128	Cieszyn	17:20	Czechowice-Dz.	18:34	18	13
S31b	44314/44315	Czechowice-Dziedzice	7:47	Katowice	9:30	18	18
102	41208/11218	Częstochowa	4:18	Koluszki	6:39	18	17
102	41210	Częstochowa	7:42	Radomsko	8:27	18	11
S31a	44224/44225	Katowice	20:37	Czechowice-Dziedzice	22:15	18	18
S31a	KKA	Oświęcim	5:24	Katowice Szopienice	6:22	18	18
S4	9926	Tychy Łódzko	18:50	Sosnowiec Główny	19:40	18	16
S52	39419	Wadowice	9:05	Bielsko-Biała Główna	10:20	18	12
S52	93526	Bielsko-Biała Główna	18:53	Wadowice	20:08	19	17
S31b	44318/44319	Czechowice-Dziedzice	12:46	Katowice	14:27	19	18
S31a	44216/44217	Katowice	12:36	Czechowice-Dziedzice	14:16	19	15

Tabela 7. Porównanie wyników pomiarów pasażerów w 2005, 2011 i 2013 r.

Linia	Potoki pasażerskie w 2005 r.	Potoki pasażerskie jesień 2011 r.	Potoki pasażerskie wiosna 2013 r.	Zmiana 2005/2011	Zmiana 2011/2013
Widzów-Częstochowa	3398	3196	2557	-6%	-20%
Kat. Szop. Płd-Sławków	2810	1046	343	-63%	-67%
(Oświęcim)-Mysłowice	850	322	509	-62%	58%
Gliwice-Kotulin	2107	1338	1043	-36%	-22%
Gliwice Łabędy -Rudziniec	1819	922	838	-49%	-9%
K-ce Piotrowice-Rybnik	3624	3154	3185	-13%	1%
Rybnik – Wodzisław	839	592	203	-29%	-66%
Wodzisław-Chałupki	451	196	0	-57%	-100%
Chałupki-Racibórz	459	490	405	7%	-17%
Nędza-Racibórz	2103	1652	1519	-21%	-8%

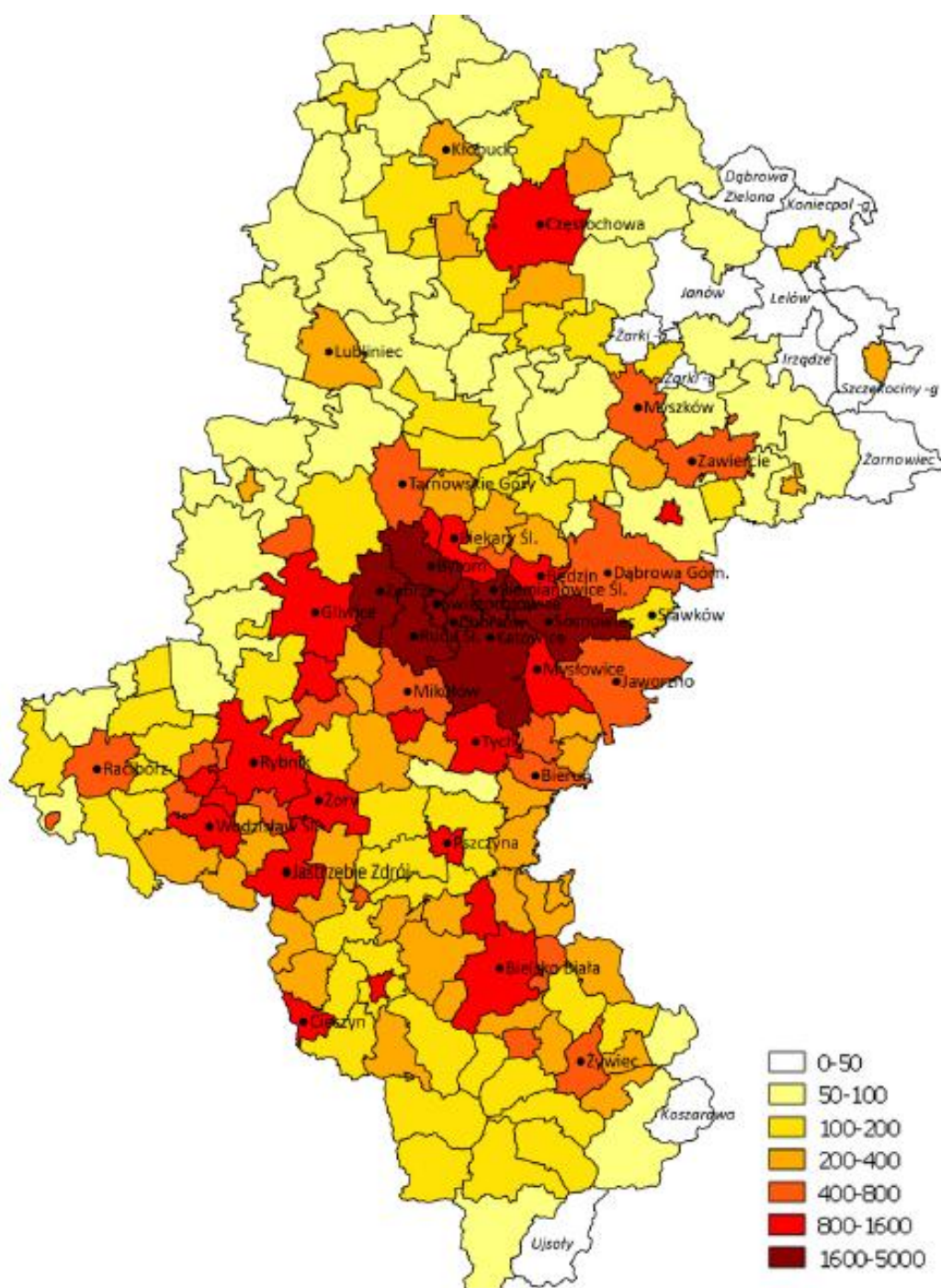
Kuźnia – Nędza	1317	851	770	-35%	-10%
Nędza-Rybnik	2017	1604	1481	-20%	-8%
Pszczyna-Rybnik	848	460	154	-46%	-67%
Chorzów Bat.-Tarnowskie Góry	1947	1466	976	-25%	-33%
Ważne Młyny-Częstochowa	507	99	0	-80%	-100%
Lubliniec-Częstochowa	1195	738	303	-38%	-59%
Sieraków-Lubliniec	842	579	582	-31%	1%
Kalety-Tarnowskie Góry	4015	2847	2361	-29%	-17%
Kalety-Lubliniec	1960	1442	1210	-26%	-16%
Herby Nowe-Kalety	1433	1317	791	-8%	-40%
Herby Nowe-Krzepice	756	620	357	-18%	-42%
Działoszyn-Herby Nowe	180	0	26	-100%	
Pszczyna-Tychy	7570	5955	6074	-21%	2%
Tychy-K-ce Piotrowice	6510	7271	10247	12%	41%
Czechowice-Bielsko Biała	6147	4728	4401	-23%	-7%
Zebrzydowice-Czechowice	1445	858	553	-41%	-36%
Czechowice-Oświęcim	1501	795	401	-47%	-50%
Bielsko Biała-Zywiec	4735	4331	4400	-9%	2%
Żywiec-Zwardoń	2938	1900	1901	-35%	0%
Kęty- Bielsko Biała	1476	487	359	-67%	-26%
Zebrzydowice-Cieszyn	676	290	175	-57%	-40%
Gliwice – Bytom	0	207	232		12%
Zabrzeg Czarnolesie - Wisła Głęboce		552	707		28%

6.4. Zapotrzebowanie na przewozy na przykładzie województwa śląskiego

Województwo śląskie w Polsce charakteryzuje się największą gęstością zaludnienia oraz największą gęstością sieci kolejowej. Ta korelacja sprawia, że region, a przynajmniej najbardziej zurbanizowana część powinna być obsługiwana transportem szynowym. Konurbacja śląska charakteryzuje się występowaniem ciśnienia do Katowic, ale także do innych ośrodków uzupełniających funkcje głównego miasta tj. Gliwice, Zabrze, Bytom, Sosnowiec, Bielsko-Biała, Rybnik, Częstochowa. W drugiej połowie XX wieku w myśl Karty Ateńskiej rozpoczęto budowę wielkich osiedli mieszkaniowych położonych z dala od ośrodków przemysłowych. Spowodowało to zwiększenie potrzeby przewozowej i mobilności części mieszkańców. Oprócz rozbudowy miast powstawały nowe ośrodki z czasem wyposażone w funkcje usługowe, a nawet przemysłowe (m.in. Tychy).

Duża gęstość zaludnienia i charakterystyczne kilkutyśieczne miejscowości (m.in. Zebrzydowice, Koszęcin, Milówka, Węgierska Górka, czy największa wieś w Polsce – Kozy o liczbie mieszkańców ponad 10 tys.) sprawiają, że transport publiczny oprócz powiązań między miastami, posiada duży potencjał w dojazdach wieś – miasto.

Ryc. 9. Gęstość Zaludnienia w gminach województwa śląskiego. Źródło: Bank Danych Lokalnych GUS



Źródło: GUS, Bank Danych Lokalnych

Przewozy aglomeracyjne charakteryzują się masowością. Województwo Śląskie jest jednym z najbardziej zurbanizowanych regionów w Europie. Duża gęstość zaludnienia sprawia, że wiele linii w regionie kwalifikuje się do tego, aby takie przewozy występowały. I występują, ale w ruchu indywidualnym. Standardem jest liczba aut w obie na drodze ponad 20 tys. odpowiadająca 30 tys. pasażerów.

Jedną z propozycji wskaźnikowego podejścia od częstotliwości kolei aglomeracyjnej jest tabela, którą opublikował w swoim opracowaniu Railway Business Forum w ramach analizy pt. „Biała Księga. Mapa

problemów polskiego kolejnictwa” w 2009 roku. Przyjęta w nim metodyka jest zgodna z przyjętymi w tym obszarze rozwiązaniami w rozwiniętych systemach komunikacyjnych, gdzie zapotrzebowanie na publiczny transport kolejowy określane jest w zależności od natężenia ogólnego ruchu. Metodyka ta określa zapotrzebowania na przewozy względem faktycznego potencjału danej linii komunikacyjnej i przy niskim udziale komunikacji publicznej zwiększa jej atrakcyjność przez konkurencyjne czasy jazdy, wyższą częstotliwość, wspólna taryfę, powiązania między środkami transportu itd.

Tabela 8. Docelowa częstotliwość kursowania pociągów pasażerskich. Źródło: Zasadnicze założenia modernizacji i rozwoju sieci kolejowej zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe, za: Biała Księga. Mapa problemów polskiego kolejnictwa, Forum Kolejowe – Railway Business Forum pod patronatem Komitetu Transportu Polskiej Akademii Nauk, Warszawa – Kraków, grudzień 2009

W godzinach	Odcinki z ruchem aglomeracyjnym – liczba pociągów zależnie od obciążenia dróg kołowych (pojazdów samochodowych w jednym kierunku na dobę)			Linie dowozowe (poza obszarem ciążenia aglomeracji)	Linie lokalne – autobusy szynowe *)	Linie lokalne – autobusy szynowe lub ezt *)
	20 000 i więcej	16 000 – 20 000	8 000 – 16 000			
03-04						
04-05	2	1	1	1		
05-06	3	3	2	2	1	1
06-07	6	3	3	3	1	2
07-08	6	3	3	3	1	2
08-09	6	3	3	3	1	2
09-10	6	3	3	3	1	1
10-11	3	2	1	1		
11-12	3	2	1	1	1	1
12-13	3	2	1	1		
13-14	3	2	1	1	1	1
14-15	6	3	3	3	1	2
15-16	6	3	3	3	1	2
16-17	6	3	3	3	1	2
17-18	6	3	3	3	1	2
18-19	6	3	3	3	1	1
19-20	3	2	1	1		
20-21	3	2	1	1	1	1
21-22	3	2	1	1		
22-23	3	2	1	1	1	1
23-00	2	1	1	1		
00-01						
01-02						
02-03						
Razem w dobie:						
Par pociągów:	85	47	39	39	14	21
Pociągów:	170	94	78	78	28	42

*) Dla linii lokalnych zaproponowano 2 podwarianty oferty przewozowej (pierwszy: linie lokalne – autobusy szynowe, drugi: linie lokalne – autobusy szynowe lub EZT) uzależnionej od stosunkowo licznych czynników. Wynika to z dążenia do odróżnienia typowych linii lokalnych (przebiegających przez tereny mało zaludnione, nieprzebiegających przez ważniejsze ośrodki regionalne, najczęściej o trakcji spalinowej, dla których optymalnym rozwiązaniem jest wykorzystywanie autobusów szynowych), od linii lokalnych (przebiegających przez tereny o relatywnie umiarkowanym zaludnieniu, często łączące lub przebiegające przez ważne ośrodki regionalne, często o trakcji elektrycznej, dla których optymalnym rozwiązaniem może być skład pociągu w postaci 1 EZT, ale również spalinowy zespół trakcyjny, w zależności od tego czym dysponuje przewoźnik lub organizator przewozów).

Gdyby tę metodykę zastosować do transportu kolejowego na terenie województwa śląskiego to zapotrzebowanie dla przykładowych relacji zostanie znacznie zwiększone względem rzekomo „ambitnego” rozkładu jazdy obowiązującego do grudnia w woj. śląskim. Liczba pociągów w celu faktycznego dostosowania oferty do zapotrzebowania na większości linii winna być zwiększona dwukrotnie względem stanu istniejącego przed 1 czerwca br. O zmniejszeniu nie może być mowy oprócz sytuacji świadomego wygaszania popytu.

Tabela 9. Częstotliwość kursowania pociągów na przykładowych relacjach województwa śląskiego wynikająca z natężenia ruchu drogowego na drogach krajowych i wojewódzkich oraz rzeczywista wg rozkładu jazdy pociągów. Źródło: Opracowanie własne, rozkład jazdy pociągów Kolei Śląskich.

Przykładowe relacje	Natężenie ruchu drogowego jedną stronę [poj./dobę]	Zapotrzebowanie na kolej [par poc./dobę]	Faktyczna liczba pociągów w dobie	
			V.2012	VI.2013
Katowice – Bielsko-Biała	18,5 tys.	47	24	18
Bielsko-Biała – Żywiec	8,5 – 10 tys.	39	20	17
Katowice – Dąbrowa Górnicza	19,5 – 20 tys.	47		
Katowice – Mikołów	18 tys.	47	18	13
Mikołów - Rybnik	12,5 – 17 tys.	39-47	18	13
Katowice - Zabrze	25-27 tys.	85	43	24
Bielsko-Biała – Kęty	8,6 tys.	14	9	9

Ryc. 10. Pomiar ruchu na drogach krajowych i drogach wojewódzkich w rejonie Katowic Źródło: Generalny Pomiar Ruchu 2010, GDDKiA.

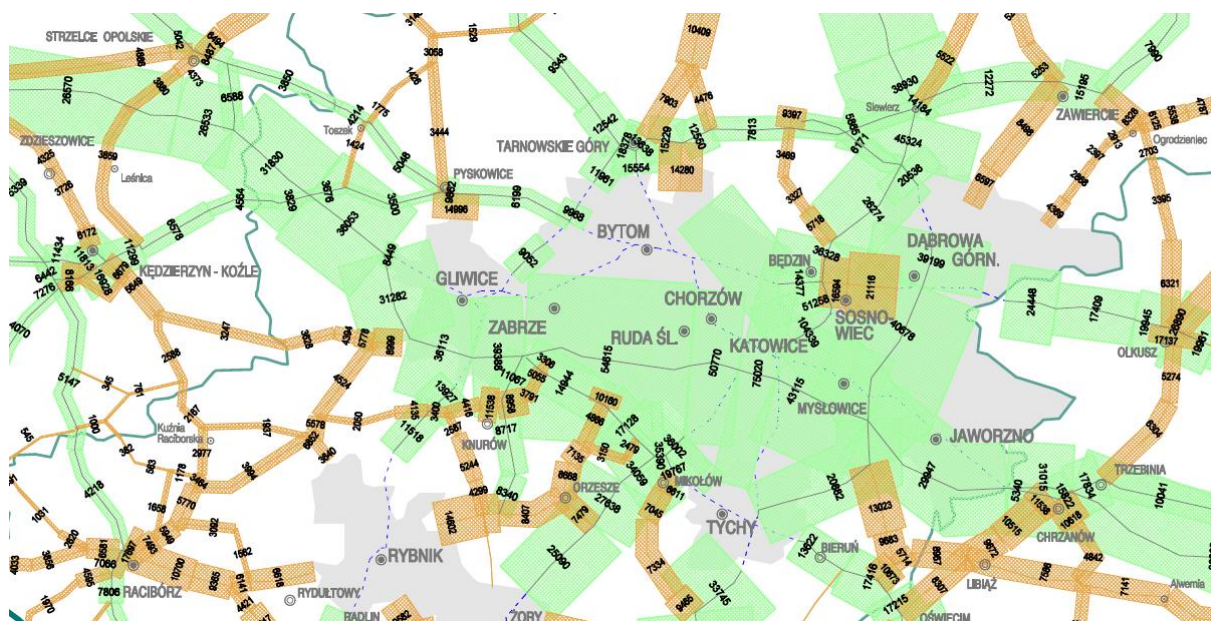


Tabela 10. Porównanie potoków na kordonach w woj. śląskim w 2011 r. Źródło: Studium zapotrzebowania na regionalne kolejowe przewozy pasażerskie w otoczeniu komunikacyjnym sieci kolejowej w województwie śląskim, Zielone Mazowsze dla Urzędu Marszałkowskiego Województwa Śląskiego 2011

Relacja kordonowa	Komunikacja kolejowa	Komunikacja autobusowa	Komunikacja indywidualna
Częstochowa/Kłomnice	5709	4187	16839
Korwinów/Częstochowa	8050	338	60837
Poraj/Częstochowa	7834	252	60837
Myszków/Zawiercie	7440	282	7332
Łazy/Zawiercie	14646	420	15179
Dąbrowa/Sosnowiec	15882	18701	81486
Będzin/Dąbrowa	15176	8512	29060
Będzin/Sosnowiec	15180	7127	30724
Katowice/Sosnowiec	16759	26999	203482
Chorzów/Świętochłowice	17246	12004	78400
Ruda/Zabrze	17630	9074	16338
Zabrze/Gliwice	15148	13243	14845
Chorzów/Katowice	19088	38491	57400
Sosnowiec/Sławków	915	658	34030
Sławków/Olkusz	662	906	24165
Częstochowa/Konieczpol	741	1008	9157
Żywiec/Pewel Wielka	KKZ	3821	14198
Bielsko Biała/Kozy	626	3663	23737
Ustroń/Skoczów	385	2088	17004
Ustroń/Wisła	205	3231	17004
Mysłowice/Imielin	305	1640	18032
Katowice/Mysłowice	6057	19041	55126
Czechowice/Zabrzeg	1116	934	5239
Cieszyn/Zebrzydowice	290	702	5104
Cieszyn/Kaczyce	282	1994	6732
Zabrzeg/Skoczów	417	384	8734
Tychy/Pszczyna	6987	252	49897
Pszczyna/Czechowice	6603	308	52128
Czechowice/Bielsko	5256	4516	65680
Bielsko Biała/Wilkowice	4185	2972	24501
Wilkowice/Żywiec	3804	1606	26551
Żywiec/Radziechowy	1701	6493	15179
Radziechowy/Węgierska Górka	1620	2380	12498
Węgierska Górka/Milówka	1193	1876	12498
Tychy/Katowice	8418	8852	76815
Mikołów/Katowice	1929	5561	50099
Łaziska/Mikołów	2180	1994	6920
Orzesze/Czerwionka	2313	716	11700
Rybnik/Czerwionka	2355	1050	20320
Rybnik/Rydułtowy	1182	853	9247
Rybnik/Wodzisław	1007	2409	23237
Racibórz/Rydułtowy	1329	552	14815
Wodzisław/Chałupki	196	1468	14745
Rybnik/Żory	307	2231	10053
Żory/Suszec	331	839	13297
Pszczyna/Suszec	394	308	10003
Racibórz/Nędza-Rybnik	1652	1411	8212

Nędza/Kuźnia Rac	997	713	4126
Racibórz/Chałupki	490	592	6593
Bytom/Zabrze	207	1769	25858
Tworóg/Tarnowskie Góry	107	1853	12988
Częstochowa/Cykarzew	97	742	6763
Częstochowa/Blachownia	1595	3400	17850
Lubliniec/Kochanowice	1530	592	12594
Lubliniec/Pawonków	1150	502	9372
Tarnowskie G/Miasteczko Śl.	2905	3636	10877
Kalety/Lubliniec	1442	252	8652
Ciasna/Lubliniec	898	237	5082
Gliwice/Pyskowice	2090	4509	20721
Pyskowice/Paczyna	2047	462	7102
Bytom/Chorzów	1252	14441	43400
Bytom/Tarnowskie góry	1454	6938	21364
Gliwice/Rudziniec	7701	490	11739

Rozpatrując kwestie niskiego udziału kolei w przewozach na Górnym Śląsku nie sposób pominąć przyczyn takiego stanu rzeczy. A powód tego jest niezwykle prosty – malejąca praca eksploatacyjna. Do końca lat 90-tych praca eksploatacyjna w ruchu regionalnym w woj. śląskim była większa niż w woj. mazowieckim²⁸. W 2012 r. była już ponad dwa razy niższa po spadku o ponad 4 mln pockm, gdy w tym samym czasie na Mazowszu wzrosła o blisko 6 mln pockm. W kontekście tego nie dziwi wzrost potoków w woj. mazowieckim i spektakularny spadek w woj. śląskim. Planowana zgodnie z umową trzyletnią praca Kolei Śląskich miała wynieść blisko 10 mln pockm, co miało zapoczątkować zmianę niekorzystnego trendu. Wyniesie w przypadku wdrożenia planów zawieszę od czerwca br. już tylko 8,2 mln pockm! Wszystko wskazuje, że w perspektywie 2015 r. w woj. mazowieckim praca eksploatacyjna pociągów będzie już 3 razy większa niż w woj. śląskim (20 mln pockm – mazowieckie w stosunku do 6,5-7 mln pockm - śląskie). Scenariusz taki jest niezwykle prawdopodobny zważywszy, że skutkiem tzw. planu naprawczego Kolei Śląskich po 1 czerwca br. będzie dalszy wzrost wymaganej rekompensaty, co wykażemy w dalszej części raportu.

Tabela 11. Porównanie pracy eksploatacyjnej pociągów o charakterze regionalnym w woj. śląskim i mazowieckim w 1999 r i 2012 r. Źródło: Opracowanie własne.

Rok	woj. śląskie		woj. mazowieckie	
	Pockm [mln km]	Przewoźnicy	Pockm [mln km]	Przewoźnicy
1999	13,2	PKP	12,7	PKP
2012	8,9	Koleje Śląskie, Przewozy Regionalne	18,6	Koleje Mazowieckie, SKM Warszawa

²⁸ Nie uwzględniamy, w tym WKD funkcjonującej na Mazowszu na oddzielnej sieć jak tramwaje w KZKGOP w woj. śląskim.

7. Skutki finansowe zmian w ofercie przewozowej Kolei Śląskich dla systemu pasażerskich przewozów kolejowych

W ramach niniejszego raportu postaramy się pokazać skutki ograniczania oferty przewozowej dla finansów realizowanych przewozów regionalnych.

Z racji na fakt, że raport dotyczy przewozów regionalnych, a największy problem na obecnym etapie przewozy te mają na obszarze województwa śląskiego, właśnie ten casus jest poddany analizie.

7.1. Rzeczywiste zapotrzebowanie na przewozy kolejowe

Organizator przewozów jest zobowiązany zapewnić ofertę przewozową odpowiadającą zapotrzebowaniu na przewozy, w określenie którego wchodzi dysponowanie aktualnymi danymi o przewozach, z podziałem na poszczególne połączenia, analiza gęstości zaludnienia, uwarunkowania społeczno-gospodarcze itd.

Poniżej dołączamy dane porównawcze, pokazujące wielkość pracy eksploatacyjnej w ruchu regionalnym, realizowanej w ramach użyteczności publicznej w Niemczech. Łączna praca eksploatacyjna w tym segmencie w ruchu regionalnym wynosi ok. 650 mln pockm, gdy w Polsce wynosi 70 mln pockm, przy dwukrotnej różnicy liczby ludności. Oznacza to, że przy porównywalnej gęstości zaludnienia, podobnym zapotrzebowaniu na przewozy, w Niemczech jest realizowana oferta średnio 5 razy większa niż w Polsce. Dodatkowo zgodnie z zapisami 1370/WE przewozy użyteczności publicznej w Niemczech, podobnie jak w innych krajach za wyjątkiem Polski, obejmują komunikację autobusową, dzięki czemu wspólne taryfy przewozowe są powszechne i naturalne. Zgodnie z kolei 1371/WE jakość tej komunikacji jest stale poprawiana, trudno za takie uznać pozbawianie całych połaci kraju konkurencyjnego transportu publicznego.

Dla regionów o porównywalnej do woj. śląskiego liczbie mieszkańców praca eksploatacyjna wynosi ok. 4-5 razy więcej, czyli już na obecnym etapie region ten ma zbyt małą ofertę przewozową w stosunku do zapotrzebowania na przewozy, wynikającego z gęstości zaludnienia. W przypadku wprowadzenia planu naprawczego wielkość ta ulegnie dalszej obniżeniu i będzie ok. 5-6 razy mniejsza od porównywalnych landów w Niemczech.

Tabela 12. Praca eksploatacyjna w wybranych landach niemieckich o woj. śląskim w r. 2012 Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych wikipedia, internet ze związków przewozowych.

Związek komunalny	VBB	VMV	NASA	NVS	LNVG	ZRL	RMV	Śląskie
Pockm [mln km]	68,93	14,32	24,33	21,18	37,17	9,68	41,53	8,9
Liczba mieszkańców [mln os.]	5,957	1,745	2,520	2,392	5,690	1,660	5,000	4,7
Obszar [tys. km ²]	30,4	23,2	20,4	16,2	40,2	5,1	14,0	12,3

Nawet obszary sąsiadujące z Polską, które stanowią najbiedniejsze obszary Niemiec o dochodach porównywalnych np. z Mazowszem, czy Śląskiem - np. ZVON zamieszkały przez 0,49 mln mieszkańców ma pracę eksploatacyjną 4,63 mln pockm, wyższą np. od woj. łódzkiego. Związek komunikacyjny ZRL obejmuje obszar dwa razy mniejszy od śląskiego i ma 3 razy mniej mieszkańców. Mimo tego liczba pracy eksploatacyjnej jest znacząco wyższa niż w 2012, czy obecnie w woj. śląskim i jest praktycznie równa bardzo ambitnemu rozkładowi jazdy Kolei Śląskich, który miał wejść w życie 9.XII.2012 r.

Odpowiadający i wielkością, i obszarem województwu śląskiemu związek komunikacyjny RMV, obejmujący tereny wokół Frankfurtu nad Menem, zamawia pracę eksploatacyjną na poziomie 41,5 mln pockm, tj. w 2012 r. na poziomie blisko 5 razy wyższym niż czyni to województwo śląskie.

Tylko wzrost pracy eksploatacyjnej umożliwi pozyskiwanie dla kolei oczekiwanych potoków pasażerów i poprawia ekonomikę tych przewozów. Proces ten od wielu lat trwający w Niemczech przyjął postać stałego trendu. Innej drogi do poprawy ekonomiki przewozów nie ma. Po drugiej stronie jest ostateczna likwidacja kolei jako środka transportu.

Ograniczanie oferty przewozowej, planowane do wprowadzenia wspólnie przez śląskiego organizatora przewozów i wewnętrznego przewoźnika, jest w planowanej skali przedsięwzięciem bez precedensu w historii polskiej kolei, może poza okresem wybuchu obu wojen światowych. Zmniejszenie pracy eksploatacyjnej z przewidywanego poziomu 4,45 mln pockm do poziomu 3,07 mln pockm, czyli ogółem o 31%, w tym na głównych liniach o największych przewozach o 40%, jest typowym wygaszaniem popytu na przewozy. Jak pokazały nasze badania, wybór pociągów do likwidacji postępuje wg prostego klucza: likwidować kursy na liniach o największych przewozach, a zostawiać tam, gdzie pasażerowie korzystają z kolei rzadko lub wcale.

W tym miejscu musimy opisać proces, który w polskich realiach przyjął nazwę wygaszania popytu.

Definicja WYGASZANIA POPYTU:

- działania w celu ograniczenia wielkości przewozów poprzez stosowane wszechstronne działania ograniczające popyt na przewozy, stosowane na szeroką skalę w PKP w latach 90-tych i obecnie w spółkach kolejowych przewozowych (wcześniej Przewozy Regionalne, obecnie Koleje Śląskie) i infrastrukturalnych (PKP PLK).

CEL:

Likwidacja podsystemu komunikacji kolejowej, sprowadzenie kolei do niszowego, socjalnego środka transportu dla nieprzystosowanych społecznie.

METODA:

Ograniczanie dostępności komunikacji kolejowej:

- a) Likwidowanie połączeń;
- b) Wydłużanie czasów jazdy;
- c) Zrywanie skomunikowań pomiędzy pociągami;
- d) Wprowadzenie nieatrakcyjnych taryf dla płaćcych normalne bilety pasażerów;
- e) Pogarszanie dostępności stacji kolejowych (zamykanie kas, poczekalni, likwidowanie krótkich stref dojścia etc.);
- f) Nieczytelny rozkład jazdy (brak rozkładów liniowych, zmiany rozkładu jazdy kilka razy w roku, kasowanie a potem uruchamianie po utracie pasażerów pociągów etc.);

g) Podnoszenie poziomu niekonkurencyjności kolei;

h) Brak wspólnego biletu.

Pasażer w obliczu działań w celu wygaszenia popytu nie uważa kolei za wygodny i sprawny, szybki i pewny środek transportu, tylko dopust Boży. Niestety istnieje wieloletnie doświadczenie w tym zakresie polskich „specjalistów kolejowych”. Dla przykładu osoby z zespołu Kolei Śląskich, które przygotowały zakres zawiesznień od czerwca 2013 r. będą ograniczały zakres oferty przewozowej na SKR Tychy już trzeci raz w ciągu 4 lat, zawieszać linię na Bytom-Gliwice 3 raz, ograniczać ofertę na Wisła-Katowice po raz 4.

W przypadku linii z niższą liczbą kurów np. 8-10 par w dobie, ograniczenie oferty o połowę powoduje spadek liczby pasażerów nawet o 70%. Odbudowanie oferty, nawet po krótkotrwałym okresie jej ograniczenia lub zawieszenia wymaga ok. 5 lat procesu odzyskiwania pasażerów do wyjściowego poziomu.

7.2. Wygaszanie popytu na kolej w regionie śląskim AD 2013

Zidentyfikujemy poniżej procesy prowadzone w okresie 15.XII.2012 r. - 8.VI.2013 r. prowadzące do wygaszania popytu na przewozy:

- Zwiększanie kosztów uruchomienia pociągów – np. zastępowanie tanich szynobusów droższymi składami wagonowymi w celu wykazania wyższego deficytu.
- Wydłużanie czasów jazdy w celu ograniczenia konkurencyjności kolei (np. w okresie grudzień –kwiecień na linii Racibórz - Rybnik średnio o 6 minut, Rybnik - Katowice średnio o 7 minut, na linii Zwardoń - Katowice średnio o 15 minut).
- W obiegach szynobusów i ezt wprowadzanie składów wagonowych, które wymagają dłuższych zmian czoła, skutkujące notorycznymi opóźnieniami tych samych pociągów dzień w dzień.
- Pozyskiwanie taboru z zewnątrz bez takiej potrzeby, w celu zwiększenia deficytu niezgodnie z 1370/WE.
- Dysponowanie największą w Europie rezerwą sprawnego taboru w wysokości 48% w dniu 1 stycznia i 63% począwszy od 1 marca (rezerwy w UE są na poziomie 10%, wg norm PKP z ery parowozów 20%) – brak uzasadnienia w okresie do 31.V wynajmu 9 sztuk ET22 i od 2 do 5 sztuk EN57 z Przewozów Regionalnych.
- Rezerwa taborowa na poziomie 33% (od 1 VI) niezależnie od liczby uruchamianych pociągów.
- Przy redukcji oferty pozostawienie liczby obiegów na tym samym poziomie – brak oszczędności wynikających z różnicy kosztów dostępu do infrastruktury i energii trakcyjnej pomniejszonych o utracone przychody.
- Likwidacja oferty przewozowej do niekonkurencyjnego poziomu.

W celu omówienia tego aspektu działalności sprzecznego zarówno z prawem krajowym, jak i implementowanym na szczeblu krajowym prawem unijnym w pigułce przedstawimy aspekty tego procesu.

Warto nadmienić, że w okresie realizacji naszych badań, także były prowadzone badania nappełnień przez pracowników Kolei Śląskich. Polegały one na tym, że pracownicy wydelegowani przez przewoźnika do prowadzenia badań wykonywali swoje obowiązki niezgodnie z przyjętą w tym zakresie metodyką. Pomiary

prowadzone były przez ankietera z miejsca siedzącego na początku składu, bez wstawiania z miejsca prowadzenie ocen, ile osób wsiada lub wysiada na kolejnej stacji. Wcześniej Koleje Śląskie wzorem Przewozów Regionalnych zorganizowały tygodniowe pomiary napełnień wykorzystując drużyny konduktorskie, obciążone w tym czasie sprzedażą biletów, odprawianiem pociągów, udzielaniem informacji i nieprzeszkolonych w zakresie profesjonalnych badań potoków. Pomijając żenujący poziom wiarygodności takich pomiarów, zapotrzebowanie na przewozy leży w zakresie obowiązków organizatora przewozów i sędowanie tego obowiązku na przewoźnika jest niedozwolone. Świadczy to bowiem o braku wykonania kontroli przez organizatora przewozów nad rzetelnością podawanych danych i dowodzi faktycznego przekazania obowiązku organizacji przewozów na przewoźnika.

Jak pokazuje praktyka ostatnich lat w Polsce, proceder taki jest powszechny, własne badania organizatorów przewozów są wykonywane tylko w kilku województwach, zazwyczaj tylko przez podmiot zewnętrzny, ale zaledwie raz na 5 lat lub nawet rzadziej (wielkopolskie 2008, 2013, kujawsko-pomorskie 2011, mazowieckie 2010, lubelskie 2012, śląskie 2011, łódzkie 2006 itd.). Niektóre regiony takich pomiarów w ogóle nie wykonują (podkarpackie, podlaskie, warmińsko-mazurskie) i są to zazwyczaj regiony, które traktują kolej niezgodnie z postawionymi przez ustawodawcę zadaniami, marginalizując jej rolę.

Generalnie przy planowaniu oferty przewozowej organizatorzy przewozów polegają na badaniach własnych przewoźnika. Skutkuje to w przypadku ograniczaniu oferty kuriozalnymi sytuacjami zostawiania pociągów potrzebnych do przewozów technologicznych (dojazdy kolejarzy do pracy), a nie pociągów o najwyższych przychodach i potokach. Skutek został opisany na wstępie - jest nim bezprecedensowy spadek przewozów w Polsce na tle Europy.

Weryfikując prace poszczególnych urzędów marszałkowskich pod kątem wypełniania obowiązków organizatora przewozów możemy wskazać jako spełniające kryteria tylko 3 województwa:

- Dolnośląskie
- Opolskie
- Lubelskie

W przypadku jednego województwa z racji na rosnącą pracę eksploatacyjną w ostatnich latach problem ten nie ma znaczenia dla przewozów – jest to casus Mazowsza.

Na Dolnym Śląsku personel własny organizatora przewozów co roku organizuje proces koordynacji oferty przewozowej, są prowadzone konsultacje oferty przewozowej, jest poprawiana oferta na liniach o największym potencjale przewozowym.

W Lubelskiem rolę podmiotu określającego zapotrzebowanie na przewozy pełni, wyłoniony w drodze zamówienia publicznego, Instytut Rozwoju i Promocji Kolei. Efektem jest reaktywacja kolejnych linii (m.in. Lublin-Zamość, Lublin-Lubartów) i generalnie poprawa oferty przewozowej, warunkująca wzrost przewozów.

W Opolskiem prace nad organizacją przewozów są prowadzone w oparciu o wcześniejsze doświadczenia Biura Koordynacji Kolejowej, działającego w latach 2001-2005, obejmujące weryfikację wniosków pasażerów, ankietowanie pasażerów co do zmian oferty, uczestnictwo przy konstrukcji rozkładu jazdy, etc.

Tylko w tych trzech województwach organizatorzy (lub ich przedstawiciele) aktywnie uczestniczą przy przygotowaniu rocznego rozkładu jazdy pociągów. Gdzie indziej organizator przewozów biernie przyjmuje ofertę przygotowaną przez PKP PLK przy udziale lub nawet tylko biernej asyście przewoźnika.

Zestawienie to nie oznacza, że inne województwa kolej traktują po macoszemu. W wielu regionach w ostatnich latach prowadzono i prowadzi się inwestycje kolejowe sfinansowane z RPO czy zakupy taboru. Mamy tak duże projekty taborowe jak zakupy nowego taboru w Mazowieckim, czy Wielkopolskim, mniejsze w Małopolskim, Śląskim, modernizacja eżt w Łódzkiem, Pomorskim. Inwestycje w infrastrukturę są prowadzone w Zachodniopomorskim, Pomorskim, Warmińsko-Mazurskim, nawet Podlaskim, Lubelskim, Dolnośląskim, Wielkopolskim, Lubuskim, Kujawsko-Pomorskim itd. W wielu regionach praca obejmująca różne zadania z zakresu kolei jest jednym z priorytetów. **Polska w wyniku inwestycji taborowych w nowe autobusy szynowe jest jedynym krajem, który na wszystkich liniach lokalnym o trakcji spalinowej ma tabor nowej generacji. Podkreślamy, jest to ewenement na skalę europejską.**

Ale praca u podstaw stanowiąca podstawę kształtowania zapotrzebowania na przewozy i potem oferty przewozowej kuleje. Samorządy zadania własne cedują na przewoźników i tylko reagują wobec protestów społecznych na etapie wprowadzania niekorzystnych zmian lub wprowadzania zmian naruszających interesy wąskiej, ale głośnej grupy pasażerów. Wówczas dokonuje się korekt, nawet jeśli są one sprzeczne z interesem większości. Badania ankietowe wśród pasażerów są ewenementem, mimo że ich koszt jest niezwykle niski i pozwala poznać opinię wszystkich pasażerów, a nie tylko wnioskodawcy skargi. I tutaj mamy przykłady takich praktyk w obszarze działania Kolei Śląskich. Na wniosek wójta Rajczy (nomen omen silnie promującego komunikację mikrobusową konkurencyjną wobec kolei) zmieniono rozkład jazdy kilku pociągów ze Zwardonia, wprowadzając im 20-30 minutowe postoje w Żywcu w sytuacji, gdy ponad 70% pasażerów tych pociągów korzysta z pociągów w relacjach z górnej Żywiecczyny do Bielska-Białej z przelotem w Żywcu. Oczywiście nikt nie spytał pasażerów o zasadność takich zmian, ani organizator ani przewoźnik. Straty na tej operacji szacunkowo nie są duże, wynoszą w okresie dwóch miesięcy ok. 30 tys. zł dodatkowych kosztów i będzie ona skutkowała utratą ok. 15 tys. zł przychodów. I tak brak organizacji przewozów prowadzi do jednorazowej straty 45 tys. zł., czyli kosztu rocznego zatrudnienia pracownika w urzędzie. A takich przykładów przy okazji planu zawiesznień są setki, na dużo większe kwoty.

Jednak, nawet w regionach dobrze sprawujących swoje obowiązki organizatora, mamy do czynienia z oczywistymi pomyłkami, które świadczą o braku kontroli nad wykonywaniem przewozów. Wspomniane Dolnośląskie zamawia postoje na przystanku Głogów Huta na podstawie danych z Przewozów Regionalnych. Tymczasem na umieszczonym zdjęciu poniżej w okresie 3 tygodni zalegania pokrywy śnieżnej widać, że nikt z tego przystanku nie skorzystał (na zdjęciu widać tylko ślad kierownika pociągu, który wyskoczył na peron).

Fot. 1. Peron Głogów Huta w woj. dolnośląskim to stacja bez wymiany pasażerów. Nikt jednak tego nie weryfikuje. Tak wygląda w graficznym skrócie dokładność planowania przewozów w naszym kraju



Opolskie zamawia pociąg Lubliniec 21:32 - Kluczbork, z którego korzysta 4 pasażerów na 51 km trasie. Oczywiście nie stanowi to problemu w innych krajach, gdzie obowiązuje zasada: ostatni pociąg kursuje po to, aby przedostatnim jechało dużo pasażerów - w celu zapewnienia niezawodności komunikacji publicznej. Ale Opolskie niedawno zawiesiło pociągi z braku środków z CIT w budżecie, wożące dużo więcej pasażerów, m.in. pociąg na tej linii o 11:32.

Powyższe przykłady pokazują, że nawet w regionach z dobrym poziomem organizacji występują pojedyncze błędy, możliwe do wykluczenia przy poprawnej metodyce organizacji przewozów i aktywnej kontroli organizatora przewozów.

Co w takim razie powiedzieć o regionach, które nic w tej sprawie nie robią, w całości polegając na danych przewoźnika?

Przykład śląski jest bardzo dobry pod względem poznawczym. Stanowi on przykład złych praktyk, jak nie należy organizować przewozów. Błędy, popełnione przy sporządzonej w pośpiechu umowie z Przewozami Regionalnymi i zerwaniu umowy trzyletniej z Kolejami Śląskimi, są przyczyną obecnych problemów finansowych. Z jednej strony Przewozy Regionalne realizują kontrakt, który jest dla przewoźnika wysoko opłacalny, otrzymując stawkę ok. 23 zł/km. Marszałek śląski hojną ręką finansuje przewozy w sąsiednim województwie (łódzkie, opolskie) pociągów, które w obliczu zmiany przewoźnika nie powinny kursować, że wymienimy np. Gliwice 4:16 - Kędzierzyn Koźle, Kędzierzyn Koźle 21:14 - Gliwice. Dochodzi do absurdu, gdy likwiduje się kursy wożące 100, 200, 300, 400, czy nawet 500 (sic!) pasażerów, by zostawić kursy wożące 3-20 osób.

Z drugiej strony Koleje Śląskie na zmianie zasad przyznawania rekompensaty straciły 23 mln zł. Zmiana stawki za pociąg o ponad 1 zł (z 15,3 na 14,2) stanowi jawne potwierdzenie braku kalkulacji finansowej takiej decyzji.

Teraz po tym jak na wielu obszarach popełnione błędy skutkują rosnącą stratą finansową, podjęto decyzję krytyczną dla przyszłości kolei w regionie śląskim. Organizator przewozów postawił przed przewoźnikiem cel – ograniczyć pracę eksploatacyjną o ponad 30%, bez uzasadnienia, jaki to będzie miało skutek dla systemu transportowego i czy przyniesie jakiegokolwiek efekt finansowy. Ja wykazemy poniżej, to zdanie z punktu widzenia zasadności likwidacji pociągów jest kluczowe.

Pierwszy przykład pokazuje poziom niekompetencji stanowiący podstawę podejmowanych decyzji. Koleje Śląskie wybrały, a organizator przewozów zaakceptował, likwidację 2 linii: Bytom – Gliwice i Kłobuck - Herby Stare, **równocześnie zostawiając parę pociągów Lubliniec - Gliwice. Na tej trasie wg naszych badań korzysta po dwóch pasażerów!!!!** Problem w tym, że para Lubliniec - Gliwice to praca eksploatacyjna w okresie VI-XII 33,5 tys. km. Równocześnie na Gliwice - Bytom potoki są już w kwietniu znacząco wyższe niż w październiku 2011 r., mimo reaktywacji połączenia w lutym, gdzie praca eksploatacyjna jest tylko 2 razy wyższa niż na odc. Gliwice - Lubliniec.

Inne przykłady obejmują plany likwidacji pociągów o najwyższej frekwencji z obecnie kursujących (przypadek linii Tychy - Sosnowiec, czy Wisła - Katowice - powód wyjaśniony w podrozdziale Prywatna kolej).

Jak wspomnieliśmy wcześniej, pociągi pozaszczytowe generują wyższe przychody niż kursy szczytowe, z racji na dominację biletów jednorazowych. Poza tym pasażer, który nie ma jak dojechać fakultatywnie, rezygnuje z wyboru kolei jako środka transportu. Dodatkowo przewoźnik ponosi w międzyszczytzie tylko koszty energii trakcyjnej i dostępu do infrastruktury. Inne zasoby, jak tabor, jego utrzymanie, drużyna pociągowa są i czekają beczynnie, ale przy normalnym wynagrodzeniu za ten czas, nawet jeśli pociąg nie kursuje. W efekcie oszczędności na likwidacji na przykład przyspieszonego pociągu Katowice - Rybnik wynoszą ok. 7 zł/km, przy przychodach ok. 7-10 zł/km (frekwencja ok. 45-60 osób). O ile frekwencja wynosi 90 osób, to przychody utracone przekraczają dwukrotnie uzyskane oszczędności. A właśnie na tej linii zlikwidowano kursy z Katowic o 8, 9, 10, 18, 19, wożące średnio ok. 70-80 osób. „Niestety” dla ekonomiki przewozów, ale „oczywiście” przy założeniu zamierzonego wygaszania przewozów, zostawiono pociągi na tej trasie zdecydowanie najsłabsze pod względem notowanej frekwencji: Katowice 22:55 - Rybnik i Rybnik 21:34 – Katowice, wożące po kilkunastu pasażerów.

Inny przykład, dużo bardziej bulwersujący, dotyczy linii średnicowej, SKR i linii zwardońskiej. Planowany do likwidacji pociąg ze Zwardonia po 12-ej, w Katowicach po 15-ej (m.in. powroty z pracy i szkół z Bielska –Białej i Czechowic-Dziedzic) przewozi ponad 300 osób. Oszczędności na km wyniosą 11,6 zł/km, gdy przychody należy szacować na ok. 15-16 zł/km. Oznacza to, że do końca rozkładu jazdy strata na likwidacji tego pociągu wyniesie 100tys. zł. Ponieważ kurs zwrotny z Katowic o 9:31 do Zwardonia wozi ponad 180 osób z wyższym przychodem na pasażera w międzyszczytzie (przychody ok.13 zł/km). Likwidacja pary pociągów przyniesie wzrost straty o ok. 130 tys. zł tylko do końca rozkładu jazdy²⁹.

Przypadki takie można mnożyć. Na linii tyskiej likwidowany jest pociąg Tychy 7:21 – Sosnowiec, wożący ponad 280 osób. Oszczędności na likwidacji wyniosą dla tego kursu od 1.VI ok. 50 tys. zł, a utracone przychody ok. 110 tys. zł. Koleje Śląskie powiększą swoją stratę o 60 tys. zł na tym jednym kursie.

Nawet likwidacja kursów na liniach lokalnych, które obsługuje autobus szynowy, pokazuje nonsens takich działań. Dobowe oszczędności na jednym pociągu na linii Bytom - Gliwice wynoszą poniżej 120 zł, w sumie oszczędności na kosztach wyniosą do końca rozkładu jazdy tylko 330 tys. zł. Mimo niskich potoków (mimo tego zanotowano wzrost w stosunku do 2011 r. o 12%) przychody w tym czasie winny zapewnić ok. 100 tys. zł. W efekcie linia przewidziana do likwidacji zapewni Kolejom Śląskim „aż” 230 tys. zł

²⁹ Strata ta uwzględnia zmiany cen biletów wprowadzane od 1 czerwca br.

oszczędności. A jest to linia, gdzie poziom oszczędności jest najwyższy w przeliczeniu na kilometr trasy. Dla porównania jest to koszt utrzymania 7 pracowników administracyjnych przewoźnika w tym czasie.

Dla porównania likwidacja jednej pary Gliwice - Lubliniec (bez ani jednego pasażera) dałaby ok. 245 tys. zł oszczędności, czyli więcej niż zawieszenie przewozów na całej linii w aglomeracji GOP-u.

Casus likwidacji pociągów, planowanej do wdrożenia na linii średnicowej, przekracza ramy jakiegokolwiek logiki. Linia generująca połowę przychodów w regionie, która w ostatnich dwóch latach zanotowała ok. 25%-30% wzrost przewozów, dzięki czemu został przełamany wieloletni trend spadkowy przewozów i przewozy obecnie są na wyższym poziomie niż w 2006 r., ma mieć ograniczoną ofertę przewozową o 40%. Działanie takie należy określić w kategoriach klasycznego wygaszania popytu. Nawet jeśli pociągi Zawiercie - Gliwice, Katowice - Gliwice, Częstochowa - Gliwice miałyby zostać zawieszone na 6,5 miesiąca, to praktyka w tym zakresie pokazuje, że okres przywrócenia obecnych potoków będzie trwał minimum 4-5 lat, i to przy założeniu zwiększenia częstotliwości ponad obecny stan. Przez kolejne lata deficyt z przewozów będzie znacznie wyższy z powodu ich spadku.

Na przykład kasowane są pociągi Zawiercie 5:57 - Gliwice 7:25 z frekwencją ... ponad 570 osób. Warto przypomnieć, że średnia unijna frekwencji w pociągu wynosi ok. 110 pasażerów. W tym wypadku jest kasowany pociąg wożący 5 razy więcej ludzi niż wozi przeciętny pociąg w Unii Europejskiej! W tym wypadku oszczędności ograniczą się do kwoty na kurs ok. 11,5 zł/km, czyli 800 zł. Straty z powodu traconych przychodów szacować należy na 1700 zł w dobie. Do końca rozkładu jazdy przewoźnik straci na likwidacji tego kursu ok. 120 tys. zł. Niestety takich kursów na tej trasie jest dużo więcej.

W efekcie sytuacja linii średnicowej jest klasycznym przykładem wygaszania popytu. W celu uzyskania hipotetycznych oszczędności doprowadza się do pogłębienia deficytu z przewozów. Przypomnijmy, że Koleje Śląskie nie odzyskają ani jednego obiegu taboru na tej trasie w wyniku likwidacji 40% oferty. Mimo ograniczonej drastycznie liczby pociągów, przewoźnik potrzebuje takiej samej liczby i taboru, i drużyn pociągowych. Żadne oszczędności nie nastąpią w segmencie działu handlowego (kasy). Wręcz odwrotnie, ulegnie pogorszeniu sprzedaż w kasach i pociągach, gdyż personel w obecnej obsadzie nie będzie w stanie sprostać wystawianiu biletów, co znacznie powiększy liczbę przejazdów bezbiletowych. W niektórych przekrojach doby zamiast 3 pociągów pojedzie 1. Brak jest możliwości zmieszczenia większej liczby pasażerów w pociągach pozostawionych w rozkładzie jazdy. Można to zilustrować na przykładzie pociągu kursującego o 15:15 z Katowic do Myszkowa. Pociąg ten miał ponad 350 osób frekwencji za stacją Szopienice. Jak organizator przewozów wyobraża sobie przerzucenie tych pasażerów do pociągu w którym obecnie nie ma miejsc siedzących? Zdajemy sobie sprawę, że dla obecnych kadr, zarządzających Kolejami Śląskimi, ten problem nie istnieje, skoro to przewoźnik zaproponował takie, a nie inne pociągi do likwidacji.

Jak widać na wybranych kilku przykładach pociągów informowanie opinii publicznej o rzekomych wysokich oszczędnościach z powodu ograniczania oferty przewozowej jest mrzonką i oczywistym błędem metodologicznym.

Kluczowe koszty stałe w firmie pozostają na dotychczasowym poziomie. Kadry przewoźnika (ponad 950 osób) są dedykowane do realizacji oferty na poziomie ok. 10 mln pockm. Wobec zmniejszenia zakresu pracy eksploatacyjnej, gdyby przewoźnik chciał uzyskać wymierne oszczędności, musiałby ograniczyć zatrudnienie w stopniu odpowiadającym cięciom oferty, czyli o ok. 31%. Nic takiego nie następuje, a medialna wiadomość o rzekomym ograniczeniu kosztów spółki z powodu redukcji liczby dyrektorów budzi uśmiech w sytuacji, gdy osoby objęte tymi zmianami są na umowach na czas nieokreślony i zmiana stanowiska nie towarzyszy zmianie uposażenia. W efekcie spółka dysponuje nawisem ok. 30% przerostu zatrudnienia, który w tej sytuacji oznacza dodatkowe koszty, nie wymagane wielkością wykonywanej pracy

eksploatacyjnej w wysokości 7 mln km. W ujęciu rocznym te zbędne koszty w sytuacji ograniczania oferty wynoszą ponad 16 mln zł.

Przypomnijmy, że kluczowe w sytuacji Kolei Śląskich są koszty taboru. W tak trudnej sytuacji przewoźnika nie stać go na trzymanie 33% rezerwy taborowej. Na taką rozrzutność nie stać ani DB, ani żadnego przewoźnika liczącego się z finansami.

Zarząd Kolei Śląskich w porozumieniu z zarządem województwa (w UMWS za transport kolejowy odpowiada rolnik p. Stanisław Dąbrowa) postanowił oszczędności szukać, w miejscu, gdzie pozyskuje się dochody. Inne obszary faktycznie generujące stałe i idące w dziesiątki milionów koszty pozostały nienaruszone.

Warto podkreślić, że model funkcjonowania Kolei Śląskich ze względu na proces powstawania firmy jest ściśle związany z koniecznością funkcjonowania spółki jako typowego przewoźnika europejskiego. Oznacza to ograniczenie do minimum własnych z zasobów kadrowych, zlecanie usług na zewnątrz w zakresie dotyczącym utrzymania taboru, efektywne wykorzystanie taboru i drużyn pociągowych w celu minimalizacji kosztów jednostkowych jego pozyskania, wysoką jakość zarządzania.

W Polsce obecnie w tym modelu funkcjonuje Arriva RP i w początkowym stadium rozwoju Koleje Śląskie. Co ciekawe mimo, że Koleje Mazowieckie stanowią przykład firmy w modelu postPKP, niektórymi poziomami parametrów efektywnościowych spełniają wskaźniki przewoźnika w modelu europejskim. Efektywny model charakteryzuje się takimi wskaźnikami jak:

- dysponowanie nie więcej niż liczbą ok. 6-10 pojazdów na 1 mln wykonywanych pockm³⁰ (lub 20 pojazdów na 1 mln km w przypadku stosowania jako podstawowej podwójnej trakcji w przewozach masowych)³¹;
- liczba personelu własnego na 1 mln pockm poniżej 75 osób/1 mln pockm, z podmiotami zewnętrznymi 100 osób/1 mln pockm³²;
- poziom rekompensaty z przychodami z biletów pokrywający uzasadnione wynikające z ww. wskaźników kosztów przewoźnika.

Przy pracy eksploatacyjnej Kolei Mazowieckich w wysokości ponad 16 mln pockm i liczbie pojazdów trakcyjnych ok. 250, zatrudnieniu 2,6 tys. osób, spółka ta ma wskaźniki 16 pojazdów na 1 mln pockm przy stosowaniu zazwyczaj podwójnej trakcji eżt, dość wysoki poziom zatrudnienia 160 osób/1 mln pockm i zapewnioną rekompensatę na odpowiednim poziomie przy przychodach z biletów ok. 50%.

Arriva RP wykonując przewozy ok. 2,5 mln km, posiada 22 pojazdy trakcyjne, częściowo kursujące w podwójnej trakcji, przy tylko 0,15 tys. własnego personelu. Spółka usługi utrzymania taboru świadczy na zewnątrz. Wskaźniki taboru wynoszą 9 pojazdów na 1 mln pockm, niski poziom zatrudnienia 80-90 osób/1 mln pockm z pracownikami zewnętrznymi i zapewnioną rekompensatę na odpowiednim poziomie, dzięki stosunkowo wysokiemu dofinansowaniu do pockm. W polskich realiach jest to model wzorcowy.

Koleje Śląskie mieszczą się we wskaźnikach tylko w kategorii taboru. Wykorzystanie jego wynosiłoby po redukcji oferty 10 pojazdów na 1 mln pockm, wysoki poziom zatrudnienia 155-165 osób/1 mln pockm z pracownikami zewnętrznymi i brak rekompensaty na odpowiednim poziomie.

³⁰ Koleje Śląskie przy założonej pracy eksploatacyjnej 7,05 mln pockm powinny dysponować maksymalnie 70 pojazdami trakcyjnymi, gdy faktycznie jest ich

³¹ Wskaźnik ten dotyczy Kolei Mazowieckich mimo, że stanowią one firmę w modelu postpkp. Kolej Mazowieckie ze wskaźnikiem w tym obszarze na poziomie ok. 18 spełniają ten warunek..

³² W przypadku Kolei Mazowieckich wiele usług w innych spółkach poddanych outsourcingowi, jest wykonywanych w ramach spółki np.. czyszczenie taboru, jego utrzymanie i serwis.

Dla rentowności funkcjonowania Kolei Śląskich kluczowy jest zbyt niski poziom rekompensaty, zważywszy na poziom zatrudnienia, co oznacza niepokrycie przez organizatora przewozów kosztów stałych funkcjonowania przewozów. Każdy właściciel spółki, decydując się na powołanie jej do życia, musi być świadomy, że przewoźnik kolejowy w modelu europejskim ma wysoki poziom kosztów wynikających z dysponowania nowym lub pozyskanym na komercyjnych zasadach taborem.

W przypadku modelu post-PKP, którego pozytywnym przykładem jest SKM Trójmiasto mamy rekompensatę do poziomu na poziomie tylko 5 zł. Jest to możliwe, gdyż spółka na razie nie dysponuje nowym taborem, nie musi uwzględniać kosztów jego pozyskania i efektywnie dysponuje swoimi zasobami taborowymi i kadrowymi. Przy posiadaniu starego taboru nie ma kosztów jego amortyzacji i oczywiście kosztów rynkowego pozyskania. W przypadku Kolei Śląskich najtańszy obieg taboru, przy wynajmie taboru z Przewozów Regionalnych, kosztuje rocznie ok. 2,2 mln zł.

7.3. Porównanie liczby obiegów taboru

Tabela 13. Porównanie liczby obiegów Kolei Śląskich. Źródło: opracowanie własne.

Stan na dzień	Liczba obiegów KŚ ³³	Liczba obiegów, uwagi
10 grudnia 2012	56	
15 grudnia 2012	46	Po przejęciu obsługi styków przez PR powinno być 46: 10 obiegów przejęły Przewozy Regionalne (2 na odc. Radomsko - Częstochowa, 2 na odc. Częstochowa - Kielce, 2 na odc. Gliwice - Strzelce Opolskie, 2 na odc. Racibórz - Kędzierzyn Koźle, 2 na odc. Kędzierzyn Koźle - Gliwice)
1 lutego 2013	47	po uruchomieniu Bytom-Gliwice
1 czerwca 2013	46 ³⁴	Ma być nadal 46-47 – po skasowaniu 1/3 oferty (!)

7.4. Koszt funkcjonowania najtańszego obiegu w skali roku

- Pozyskanie EN57 z Przewozów Regionalnych = 1,5 mln zł
- Koszt maszynistów (5 etatów) – 80 000 zł x 5 = 0,4 mln zł
- Koszt kierowników pociągu (4 etaty) – 60 000 x 4 = 0,24 mln zł
- Czyszczenie taboru (bieżące i codzienne, okresowe = 0,06 mln zł

Najtańszy obieg taboru z drużyną pociągową kosztuje rocznie 2,2 mln zł

7.5. Koszty składowe uruchomienia pociągu

Podstawowe szacowane koszty dla śląskiego samorządowego przewoźnika w ujęciu rocznym po VI 2013 r. wynoszą:

A. Koszty personelu – minimum 57 mln zł

³³ Szacunki własne autorów

³⁴ Na forum internetowy www.skyscraper.dty.com pojawiła się informacja, że od 1 czerwca będzie 45 obiegów, co oznacza jeszcze większą rezerwę taborową.

- B. Koszty taboru – minimum 83 mln zł
- C. Koszty energii trakcyjnej – średnio 3,5 zł /km – 10 mln km 35 mln zł, 7 mln km 24,5 mln zł
- D. Koszty dostępu do infrastruktury- średnio 5,7 zł/km – 10 mln km 57 mln zł, 7 mln km 40 mln zł
- E. Inne koszty stałe np. za wynajem, system informatyczny etc.

Jak widać z powyższego likwidacja pociągów bez ograniczenia kosztów taboru i płac jest równie skuteczna jak w celu ograniczenia kosztów użytkowania samochodu zamiana go na ciężarówkę. Zresztą takie działania w wymiarze kolejowym są prowadzone w Kolejach Śląskich, tanie niskopojemne autobusy szynowe są zastępowane pojazdami cięższymi 1,5-4 razy.

Jak przewoźnik ma wyjść na prostą skoro w swoim planie naprawczym pomija największe pozycje kosztowe? Likwidacja kursujących pociągów, co wykazaliśmy na początku raportu zawsze ogranicza wielkość przewozów w stopniu nie mniejszym niż procent likwidowanej pracy eksploatacyjnej. Polskie doświadczenia są tutaj niestety doskonałym przykładem.

7.6. Wygaszanie popytu na przykładzie linii tyskiej

Na linii tyskiej przewozy rosną lub spadają w zależności do tego, czy pociągi się uruchamia, czy kasuje. Reaktywacji linii jesienią 2008 r. towarzyszyły ogromne nadzieje. Potoki rosły, ale nie tak szybko jak tego oczekiwały władze samorządowe i Przewozy Regionalne. W efekcie, gdy w 2009 r. korzystało z usług SKR ok. 4,5 osób w dzień roboczy, to po skasowaniu pociągów w kolejnych dwóch partiach w 2010 i 2011 r. już tylko 2,3 tys. osób. Wprowadzenie taktu co 30 minut i otwarcie nowych przystanków zapewniając w kwietniu br. 6,4 tys. pasażerów w dobie. A poziom ten cały czas rośnie, potoki w maju w wybranych kursach przekraczają 300 osób, gdy w kwietniu to było maksimum 280 osób.

Tabela 14. Potoki na linii SKR w poszczególnych latach po reaktywacji przewozów w 2008 r. Źródło: opracowanie własne.

Rok	Potoki dobowe	Liczba par pociągów w dni robocze	Uwagi
2009	4500	37	Kursy co 20'-45'
2011	2300	17	Takt 60'
2013	6400	35	Takt 30'

Jak widać istnieje ścisła korelacja między liczbą kursujących pociągów (dostępność oferty), a liczbą pasażerów korzystających z oferty. Po ograniczaniu liczby pociągów na linii nastąpił skokowy spadek potoków, wyższy niż procentowy spadek liczby kursów (w szczycie pociągi były np. co 45' w 2009 i co 60' w 2011 r.). Z kolei wprowadzenie na linii wyższej częstotliwości (takt co 30 minut) przy otwarciu nowych przystanków w Tychach oraz zapewnieniu obsługi linii lepszym taboru, dało w ciągu roku skokowy 178% wzrost przewozów.

Warto zwrócić uwagę, że wzrost liczby pasażerów w 2013 r. nastąpił mimo wzrostu ceny biletu pomarańczowego na tej linii z 3 zł w październiku 2012 r. na 3,6 zł. Kluczowa okazała się poprawa dostępności linii po otwarciu nowych przystanków i zwiększeniu o 100% liczby pociągów.

CIT wydatkowany niezgodnie z przeznaczeniem

Wracając do kwestii finansowania przewozów zwracamy uwagę, że samorząd dysponuje wolnymi środkami na ten cel. Dochody z CIT szacowane br. na 453 mln zł służą dwóm rodzajom wydatków:

regionalnym przewozom kolejowym i drogom wojewódzkim. W 2004 r. przekazano samorządom wojewódzkim część dochodów z CIT na te właśnie cele. Mimo to część dochodów idzie z tego tytułu na finansowanie innych zadań. W sumie kwota 11,3 mln zł została przeznaczona na inny cel, niezgodnie z przeznaczeniem. Dodatkowo kwota 162,6 mln zł na cele kolejowe obejmuje umowę z Kolejami Śląskimi na kwotę 119,8 mln zł, a dla Przewozów Regionalnych na kwotę 35,9 mln zł. W sumie wydatki na te umowy wynoszą 155,7 mln zł. Uwzględniając inne wydatki - na opracowania i analizy w kwocie np. 0,4 mln zł, w budżecie zostaje kwota 6,5 mln zł. W sumie przewoźnik regionalny może zostać dofinansowany jeszcze rekompensatą w kwocie 17,8 mln zł. Kwota ta nie równoważy Kolejom Śląskim strat z tytułu zerwania umowy trzyletniej, ale jest bliska wyrównania jej deficytu (23 mln zł) powstałego z powodu tego działania.

Tabela 15. Dochody z CIT i wydatki budżetu woj. śląskiego na kolej i drogi wojewódzkie w 2008 r. Źródło: budżet województwa śląskiego

Przychody z CIT (14,75%)	Wydatki z CIT na Drogi wojewódzkie	Wydatki z CIT na regionalne przewozy kolejowe	Dochody z CIT wydatkowane na inny cel	Zaplanowane wydatki w budżecie
453 333 000	279 355 570	162 638 500	11 338 930	2 227 502 992
	(12,5%)	(7,3%)	(0,5%)	(100%)

Nierealność planu naprawczego Kolei Śląskich tak naprawdę sprowadzonego do redukcji kursujących pociągów, charakteryzują następujące szacunkowe wielkości:

- Ograniczenie liczby obiegów taboru – 1 – szacowana oszczędność - brak, gdyż spółka nie planuje zmniejszyć liczby taboru w dyspozycji.
- Zmniejszenie pracy eksploatacyjnej o 31% , w tym na liniach o największych przewozach o 40%.
- Obniżenie kosztów dostępu do infrastruktury - 8,65 mln zł
- Obniżenie kosztów dostępu energii trakcyjnej - 5,00 mln zł
- Spadek przewozów osób o ok. 45% w perspektywie listopada br. – średnia ważona dla tego okresu 33% - 13,94 mln zł.
- Wyższe koszty energii trakcyjnej na pozostawionych do kursowania pociągach z powodu konieczności zmiany kategorii pociągu po wprowadzeniu postojów
- Pogorszenie wyniku finansowego w wyniku dokonanych redukcji oferty przewozowej o 0,3 mln zł.

Reasumując, spółka Koleje Śląskie w porozumieniu z jej właścicielem, samorządem województwa śląskiego, planuje poprzez redukcję 31% oferty przewozowej uzyskać pogorszenie wyniku finansowego o 0,3 mln zł, w sytuacji dysponowania przez UMWS kwotą 18 mln zł dedykowanych do wydatkowania na regionalne przewozy pasażerskie. Ponieważ redukcja oferty ma skutek długofalowy – przewozy będą z miesiąca na miesiąc malały. Skutkować to będzie pogorszeniem wyniku finansowego spółki w 2014 r. w wysokości szacowanej na 9-10 mln zł. O tyle dodatkowo spadną przychody w 2014 r. powyżej kosztów zmiennych spółki z tytułu likwidacji pociągów.

8. Rozporządzenie 1370 a Koleje Śląskie

Poziom rekompensaty należy oszacować zgodnie z zasadami podanymi w załączniku 1370/WE. Zmiany wykonywanej pracy eksploatacyjnej wpływają na zmiany stawki rekompensaty, która maleje dużo wolniej niż wynikałoby to z redukcji pracy eksploatacyjnej. Kluczowe w tym aspekcie jest wykorzystanie obiegów taboru.

Tabela 16. Porównanie liczby obiegów Kolei Śląskich. Źródło: opracowanie własne.

Stan na dzień	Liczba obiegów KŚ ³⁵	Liczba obiegów, uwagi
10 grudnia 2012	56	
15 grudnia 2012	46	Po przejęciu obsługi styków przez PR powinno być 46: 10 obiegów przejęły Przewozy Regionalne (2 na odc. Radomsko - Częstochowa, 2 na odc. Częstochowa - Kielce, 2 na odc. Gliwice - Strzelce Opolskie, 2 na odc. Racibórz - Kędzierzyn Koźle, 2 na odc. Kędzierzyn Koźle - Gliwice)
1 lutego 2013	47	po uruchomieniu Bytom-Gliwice
1 czerwca 2013	46 ³⁶	Ma być nadal 46-47 – po skasowaniu 1/3 oferty (!)

Do realizacji pełnej oferty zarówno według rozkładu jazdy z dnia 15 grudnia 2012 r., jak i drastycznie ograniczonego po 1 czerwca br., będzie potrzebna ta sama liczba taboru. Koleje Śląskie nie oszczędzą praktycznie ani miliona złotych na obsłudze taboru i drużynach pociągowych po likwidacji 1/3 oferty przewozowej, mimo teoretycznego skasowania 2 obiegów na SKR, 4 obiegów na Zawiercie - Gliwice, 1 na Bytom - Gliwice, 1 na Wodzisław Śl. - Czechowice-Dziedzice.

Jak to jest możliwe? Zmiany oferty na linii zwardońskiej (postoje wszystkich pociągów na Ligocie i prócz kilku kursów Czechowicach –Dziedzicach Przystanek) spowodują wprowadzenia 2 dodatkowych obiegów, na średnicy z racji na złe zobiegowanie: 4 obiegów, na Tarnowskich Górach: 2 obiegów. Warto zauważyć, że wyłączenie z eksploatacji lokomotyw Traxx spowoduje, wg naszych szacunków, konieczność wprowadzenia 4 dodatkowych z wyżej wymienionych obiegów na lokomotywy PKP Cargo. Stare lokomotywy PKP, o gorszych parametrach eksploatacyjnych, mają gorsze parametry trakcyjne, co skutkuje wydłużaniem czasów jazdy i niemożliwością utrzymania dotychczasowego czasu przejścia składu. Przejścia składów, które w rocznym rozkładzie jazdy, wchodzącym w grudniu, wynosiły 13-20 minut, teraz na Raciborzu zostały skrócone o ok. 8 minut. W Lublińcu i Katowicach wynoszą 7-10 minut.

³⁵ Szacunki własne autorów

³⁶ Na forum www.skyscraperdty.com pojawiła się informacja, że od 1 czerwca będzie 45 obiegów, co oznacza jeszcze większą rezerwę taborową.

8.1. Działania niezgodne z 1370/WE

Innym zapisami 1370/WE złamanymi przez zarząd spółki i samorząd województwa są zapisy art. 4 ust. 2, 5 i załącznika do 1370/WE:

ust. 2: *„Umowy o świadczenie usług publicznych oraz zasady ogólne określają zasady podziału przychodów ze sprzedaży biletów, tzn. czy może je zatrzymać podmiot świadczący usługi publiczne, czy mają być przekazywane właściwym organom lub dzielone pomiędzy obie strony”.*

Ust. 5: *„Bez uszczerbku dla prawa krajowego i wspólnotowego, „a także dla układów zbiorowych pomiędzy partnerami społecznymi, właściwe organy mogą wymagać, by wybrany podmiot świadczący usługi publiczne przyznał pracownikom zatrudnionym wcześniej w celu świadczenia usług prawa, z których mogliby oni korzystać w przypadku przejścia przedsiębiorstwa w rozumieniu dyrektywy 2001/23/WE. W przypadku gdy właściwe organy wymagają, by podmioty świadczące usługi publiczne zastosowały się do określonych standardów socjalnych, dokumenty przetargowe i umowy o świadczenie usług publicznych zawierają listę pracowników, których to dotyczy, jak również jasne i szczegółowe informacje na temat umownych praw pracowników oraz warunków, na jakich pracowników uznaje się za związanych ze świadczonymi usługami.”*

Pkt. 7 załącznika: ***„Metoda rekompensowania musi promować utrzymanie lub rozwój:***

- ***systemu skutecznego zarządzania podmiotu świadczącego usługi publiczne, który to system może zostać podany obiektywniej ocenie, oraz***
- ***usług transportu pasażerskiego odpowiednio wysokiej jakości”***

W okresie podpisywania umowy w IX. 2012 r. spółka Koleje Śląskie miała przyjęty uchwałą sejmiku system pozyskiwania przychodów (cennik biletów i taryfę przewozową), na bazie którego należy wyliczać należną rekompensatę.

Brak jest podstaw do założenia, że ponownie podpisana umowa była zgodna z 1370/WE. Dowodem na to jest pogarszający się po jej podpisaniu wynik finansowy przewoźnika i jak to określa sam organizator przewozów uzyskiwany zbyt niski poziom przychodów.

Zbyt niski poziom przychodów jest wynikiem ww. zmian w zakresie przejazdów ulgowych, który wprowadzony do lutego znacząco pogorszył stronę przychodową przewozów. Ponownie podpisana umowa naruszyła ww. zapisy 1370/WE, 1371/WE i ustawą o publicznym transporcie zbiorowym. Nie uwzględniła wpływu ograniczenia oferty przewozowej (ok. 1,5 mln km) po przejściu części linii przez Przewozy Regionalne na standing przewoźnika wojewódzkiego (wzrost deficytu o ok. 23 mln zł) i nie uwzględniła straty z tytułu respektowania ulg 80 i 99% dostępnych w ramach ZPK. (wzrost deficytu o 6-9 mln zł).

Zmniejszenie zakresu realizacji przewozów przez Koleje Śląskie i przyznanie bezpośrednio pociągowi nie będącemu podmiotem wewnętrznym (Przewozy Regionalne) spowodowało zerwanie umowy trzyletniej z Kolejami Śląskimi i zmniejszenie należnej rekompensaty, w obecnym rozkładzie jazdy z ok. 150,7 mln zł do ok. 119,8 mln zł. Spółka straciła 31 mln zł rekompensaty w sytuacji, gdy ograniczenie kosztów spółki z tego tytułu (objęło zmniejszenie kosztów realizacji przewozów pomniejszonych o utracone przychody) stanowiło tylko część tej kwoty. Przewoźnik zaprzestał świadczenia usług na odcinkach Strzelce Opolskie - Gliwice, Gliwice - Kędzierzyn Koźle - Racibórz, Radomsko – Częstochowa - Koniecpol. Zasadniczo oszczędności dotyczyły zmniejszenia kosztów paliwa trakcyjnego i opłat za infrastrukturę po 40 dniach od daty zaprzestania przewozów. Koleje Śląskie ani nie zmniejszyły zapotrzebowania na tabor do realizacji

służby publicznej, ani nie zmniejszyły swoich prognoz zatrudnienia. Co ważne, do dzisiaj mimo planowania ograniczenia oferty przewozowej o blisko 40% cały czas powiększa się koszty działalności przewozów poprzez przyjmowania nowych pracowników, bardzo często w pionach administracyjnych. W efekcie działania takie prowadzone przez zarząd Kolei Śląskich wyczerpują typowe przesłanki do uznania takich działań jako wystąpienia żądania przyznania nadmiernej rekompensaty.

Tabela 17. Szacowane poziomy pracy eksploatacyjnej Kolei Śląskich w obecnym rozkładzie jazdy.

Źródło: opracowanie własne.

Stan na	Praca eksploatacyjna objęta rekompensatą	Kwota rekompensaty
Wrzesień 2012 r.	9,85 mln pockm	151 mln zł
Styczeń 2013 r.	8,42 mln pockm	120 mln zł
Czerwiec 2013 r.	7,05 mln pockm	120 mln zł

Dodatkowo organizator przewozów w sposób bezpodstawny na przełomie roku zmienił dofinansowanie do pockm zmniejszając je przy okazji zerwania umowy trzyletniej i zamiany na roczną z 15,3 zł/km do 14,2 zł/km, nie wykazując żadnych przesłanek zgodnych z 1370/WE do takiego kroku. Więcej, jak wiemy, przy utracie efektu skali koszty pozostające poza składowymi zmiennymi powodują, że koszt uruchomienia pociągu w przeliczeniu na kilometr gwałtownie rośnie. Pozorny wzrost dofinansowania z 14,2 na 17,0 zł/km w wyniku redukcji oferty planowanej od czerwca jest pozorny, gdyż stawki od kosztów stałych wzrosną od grudnia ub.r. o 60% i nie pokryją uzyskanych oszczędności.

Dla przykładu stawka maszynisty w Kolejach Śląskich szacunkowo przy umowie wg pierwotnego kształtu wynosiłaby 2,7 zł za pockm, a w przypadku zawieszenia 1/3 oferty już 4,5 zł/km. Podobne wzrosną stawki o ponad 60% za drużyny konduktorskie, koszty administracyjne, czyszczenie taboru (liczba obiegów pozostanie praktycznie na tym samym poziomie). Praktycznie pozorny wzrost stawki o 2,8 zł /km zostanie skonsumowany przez wzrost stawek maszynistów i drużyn konduktorskich. A gdzie inne koszty? Kto zapłaci za jednostkowy wzrost stawek utrzymania kas biletowych, biletomatów, zarządu spółki i jego biur, zatrudniających obecnie ponad 100 osób, kosztów wynajmu powierzchni, mediów etc.?

Podobne skutki będą dotyczyć taboru. Oczywiście spółka po 1 czerwca nie wynajmuje 15 lokomotyw Traxx, co stanowi obniżenie rezerwy taborowej z 62% do 33%. Tylko, że podobna liczba obiegów jest potrzebna wg naszych szacunków i do oferty obecnej (47) i do oferty po 1 czerwca (46). Oznacza to, że koszt pozyskania taboru na 1 pockm przy analizie dwóch wariantów – a) z dotychczasową ofertą i b) z planowanymi cięciami, oznacza stawkę na kilometr wyższą nawet ponad 5 zł/km w przypadku b). Oznacza to, że efekty największej w historii polskich kolei redukcji oferty przewozowej nie przyniosą zakładanych oszczędności. W skrajnym wypadku wynik spółki może się jeszcze pogorszyć.

Dopóki nie znaleźmy szczegółów tych redukcji, szacunkowe wyliczenia wskazywały, że jest możliwe w skrajnie optymistycznym wariantcie uzyskanie do końca roku 4-6 milionów oszczędności. Po poznaniu szczegółów tego planu, z likwidacją pociągów wożących 100-550 osób, a pozostawieniu bez zmian kursowania pociągów o najmniejszej liczbie pasażerów, stało się jasne, że „góra urodzi mysz”.

Zamiast oszczędności spółka uzyska w wyniku planu naprawczego jeszcze większe straty na poziomie wzrostu deficytu o 0,3-1 mln zł. O rezultatach „rzezi” połączeń szerzej piszemy w dalszej części raportu.

Mimo tego, że po zaprzestaniu obsługi odcinka Radomsko - Częstochowa spółka dysponowała wolnymi 5 lokomotywami Traxx bez przyznanych obiegów trakcyjnych³⁷, spółka postanowiła pozyskać dodatkowe lokomotywy z PKP Cargo, mimo, że w tym samym czasie dysponowała 5 lokomotywami Traxx bez przyznanej im pracy eksploatacyjnej. Do końca maja wg naszych szacunków aż 4 lokomotywy Traxx nie były przez Koleje Śląskie wykorzystane, mimo ponoszenia kosztów ich pozyskania. O bulwersujących szczegółach tego procederu szerzej piszemy w podrozdziale „Prywatna kolej”.

W sumie zmniejszenie obszaru funkcjonowania Kolei Śląskich ograniczy koszty wobec braku oszczędności na taborze i kadrach tylko do pozycji kosztowych obejmujących niższe stawki dostępu do infrastruktury i energii trakcyjnej. Stawki te wynoszą szacunkowo za energię trakcyjną od 2 zł/km (spalinowe autobusy szynowe) do 6,4 zł/km (skład wagonowy z trzema wagonami) i za dostęp do infrastruktury (dostęp do torów, opłaty postojowe etc.) na ww. liniach od 4,6 zł/km do 6,8 zł/km. W efekcie spółka zmniejszyła swoje koszty w wyniku zmiany zakresu umowy o ok. 7,5 mln zł na energii trakcyjnej i 9 mln zł na infrastrukturze. Niestety procesowi temu towarzyszyła utrata przychodów z biletów, szacowana na kwotę ok. 8-9 mln zł rocznie. W efekcie spółka oszczędziła na przejęciu kilku linii przez Przewozy Regionalne „aż” 7,5 - 8,5 milionów złotych, przy pomniejszeniu należnej rekompensaty o „tylko” 31 mln zł. Zgodnie z wymogami rozporządzenia 1370/WE samorząd śląski powinien zmienić dofinansowanie do przewozów wykonywanych przez Koleje Śląskie w wyniku zmiany zakresu umowy o ok. 8 mln zł do kwoty 143 mln zł. Tak się jednak nie stało, co stanowi podstawową przyczynę obecnych kłopotów finansowych Kolei Śląskich.

Reasumując, nieprzestrzeganie rozporządzenia 1370/WE przez obie strony umowy - zarząd województwa śląskiego i zarząd spółki, doprowadziło w 2013 r. Koleje Śląskie do utraty 23 mln zł należnej rekompensaty.

Powyższy przykład pokazuje, jak wrażliwym i wymagającym znajomości przepisów oraz ekonomiki transportu jest obszar realizacji usług publicznych w przewozach pasażerskich. W Polsce, jak widzimy na przykładzie województwa śląskiego, panuje pod tym względem zaiste nieprawdopodobna beztroska. Gdy do tego dodamy, że w innych województwach umowy zasadniczo są podpisywane niezgodnie z 1370/WE i ustawą o transporcie kolejowym, która wymaga podpisania umowy 6 miesięcy przed wejściem rozkładu jazdy w życie. Samorządy np. łódzki i małopolski ogłosiły przetargi na realizację przewozów w rozkładzie jazdy 2012/2013 na 2-3 miesiące przed wejściem tego rozkładu jazdy bez wcześniejszego anonsowania takiego zamiaru. Niektóre inne samorządy nie ogłaszają postępowań o zamówienie publiczne w ogóle (np. Wielkopolska), mimo, że Przewozy Regionalne nie są spółką wewnętrzną i udzielenie jej zamówienia wymaga postępowania przetargowego. Istniejące umowy wieloletnie np. w woj. pomorskim, opolskim, zostały podpisane przed implementacją 1370/WE do prawa krajowego.

Jeśli spojrzymy na to z tej strony widać, jak ogromnym problemem jest kwestia zgodności umów na przewozy służby publicznej oraz trybu wyboru przewoźników z prawem unijnym i krajowym w tym zakresie. Ponieważ brak jest sankcji za nieprzestrzeganie tych przepisów, są one często pomijane. Jednak przykład województwa śląskiego pokazuje, że istnieje ryzyko, że działania w tym zakresie opisane powyżej będą objęte sankcjami... z zakresu kodeksu karnego³⁸. Właśnie ta beztroska i pomijanie prawa, brak kompetencji zawodowej jest przyczyną opisywanego w raporcie spadku przewozów kolejowych w Polsce na niespotykaną w Europie skalę. W efekcie zamiast ekonomii pojawia się antyekonomia, której przejawem jest proponowanie zawieszeń 1/3 oferty w celu uzyskania nierealnych oszczędności. To jakie faktycznie

³⁷ W późniejszym okresie wprowadzono na obieg szynobusu SN82 o pojemności 60 osób skład traxx+ 2 wagony o pojemności 160 osób z kosztem energii trakcyjnej wyższym o ok. 4,5 zł/km i infrastruktury o blisko 1,5 zł/km.

³⁸ Wyrządzenie szkody majątkowej w wielkich rozmiarach, a za taką należy uznać utratę 30 mln zł przez spółkę Koleje Śląskie w wyniku niedoszacowania należnej rekompensaty i pomniejszenia należnych przychodów, stanowi przestępstwo zagrożone karą więzienia od roku do 10 lat z art. 296 kk.

efekty dla sytuacji finansowej Kolei Śląskich będzie miał program zawieszeń, omawiamy w dalszej części raportu

A można inaczej

Od strony prawnej modelowe w tym obszarze są dwa przykłady.

Jeden dotyczy także województwa łódzkiego i obejmuje podpisanie umowy wieloletniej z Łódzką Koleją Aglomeracyjną. Umowa została podpisana na 10 lat, przed przyznaniem dofinansowania na zakup taboru i praktycznie 2 lata przed rozpoczęciem przewozów przez przewoźnika. Pozwala to spółce przewozowej uzyskać niezbędne dofinansowanie pod model działania. W tym wypadku w br. nastąpiło przyznanie dofinansowania na budowę zaplecza taborowego i zakup taboru. Znany jest w otoczeniu rynkowym zakres obsługi przyznania bezpośredniego ŁKA, co pozwala dostosować innym przewoźnikom, w tym głównie Przewozom Regionalnym zakres działania własnej spółki.

Drugi przykład dotyczy kujawsko-pomorskiego, gdzie przetarg na przewozy, co prawda tylko na 2 lata, na 3 pakiety, obejmujące wszystkie linie³⁹ oprócz Bit-City, został ogłoszony ok. 1,5 roku przed ich rozpoczęciem. Pozwoliło to uzyskać w przetargu konkurencyjne oferty, gdyż wystartowało w postępowaniu o to zamówienie 2 przewoźników – Przewozy Regionalne i Arriva RR (spółka córka koncernu DB).

Problemu zgodności z prawem w tym zakresie nie mają Mazowsze i Warszawa, które mają podmiot wewnętrzny świadczący w całym regionie przewozy tj. Koleje Mazowieckie w regionie i SKM Warszawa w aglomeracji warszawskiej.

I tak się składa, że są to jedyne obszary kraju, gdzie udział kolei w modal split nie tylko nie spada gwałtownie, ale i powoli rośnie zgodnie z europejskimi trendami.

W przypadku województwa śląskiego wpadka z pomniejszeniem należnej rekompensaty nie była bynajmniej jedyną. Katalog zidentyfikowanych działań w okresie 15.XII - 31.V powiększających deficyt spółki jest doprawdy szeroki. Ogółem szacujemy, że ok. 80% obecnego deficytu spółki jest wynikiem błędnych decyzji, zaniechań i świadomych działań w okresie ostatniego okresu 5,5 miesiąca. Poniżej zamieszczona tabela zawiera te zidentyfikowane obszary.

³⁹ Na liniach spalinowych obowiązuje wcześniej podpisana umowa wieloletnia także z Arriva RP.

8.2. Ile oszczędziły i ile straciły Koleje śląskie w wyniku złych decyzji samorządu województwa i zarządu spółki w okresie 15.XII-31.V?

Tabela 18. Szacowane straty w ujęciu rocznym z powodu błędnych decyzji skutkujących zwiększeniem deficytu samorządowego przewoźnika śląskiego w obecnym rozkładzie jazdy. Źródło: opracowanie własne.

Straty	Poniesione w wyniku
22-24 mln zł	Koleje Śląskie utraciły 22-24 mln zł z powodu zerwania umowy trzyletniej przez samorząd województwa. Nowa, jednoroczna umowa została zawarta z pomniejszoną o 31 mln zł rekompensatą. Problem w tym, że wynik spółki w wyniku zmiany poprawił się nie o 31 mln zł, a tylko 8 mln zł. Zmiana zakresu sieci do obsługi spowodowała spadek kosztów o ok. 16-17 mln zł (dzięki niższym kosztom energii i infrastruktury), ale równocześnie przewoźnik utracił 8-9 planowanych przychodów na liniach przekazanych do obsługi Przewozom Regionalnym. W efekcie spółka zaoszczędziła na tej operacji ok. 8 mln zł, a organizator pomniejszył jej deficyt o 31 mln zł. Różnica zgodnie z 1370/WE powinna być pokryta przez organizatora przewozów, lecz nie została. Stąd spółka zaczęła ponosić idące w dziesiątki milionów straty.
6-9 mln zł	Uznanie ulg 99% dla kolejarzy i 80% dla ich rodzin na wniosek zarządu spółki Koleje Śląskie w miejsce stosowanych w 2012 r. biletów normalnych i z ulgą 33/50% oraz z ulgami ustawowymi
3,8 mln zł	Zbędne koszty umów z PKP Cargo na lokomotywy w okresie 1.I-31.V (straty w okresie 24.II-31.V 2,5 mln zł)
1,2 mln zł	Zbędne koszty pozyskania 6 ezt z Przewozów Regionalnych po otrzymaniu 6 pojazdów 27 WE w okresie 1.III-31.V, w okresie 1.II-1.III 4 ezt
3 mln zł	Wzrost kosztów finansowych w 2013 r. w wyniku zerwania umowy trzyletniej spowodowany powstaniem odsetek karnych za opóźnione płatności PKP PLK, PKP Energetyka etc., wyższymi kosztami finansowymi związanymi z koniecznością pozyskania środków obrotowych i utratą płynności w wyniku zmniejszenia w grudniu 2012 r. rekompensaty o ok. 3 mln zł oraz odebrania zaliczki w kwocie 5 mln zł.
0,2 mln zł	Kary z tytułu opóźnień na taborze prowadzonym lokomotywami ET22/EU07 zamiast szynobusami
7 mln zł	Brak porozumienia z firmą Heros na korzystanie z wagonów – umowa nie jest rozwiązana, a wagony nie są wykorzystane. W przypadku utrzymania takiej postawy Koleje Śląskie przegrają w arbitrażu sprawę i poniosą koszty dodatkowych odsetek
0,2 mln zł	Korzystanie z wagonów PKP Intercity po 1.I.2013 r. w sytuacji dysponowania wystarczającą ilością parku wagonowego
0,5 mln zł	Zmiany rozkładów jazdy w trybie IRJ
1,2 mln zł	Wyższe koszty energii trakcyjnej w wyniku zastąpienia szynobusów lokomotywami elektrycznymi (południe regionu)
0,40 mln zł	Wyższe koszty stawek dostępu do torów w wyniku zmiany stawek z przedziału do 150 t na przedział do 300 t dla kursów na liniach lokalnych o niskich pobokach i jazdy na rozkład indywidualny
0,20 mln zł	Kara z UTK za zły system informacji pasażerskiej w wyniku łamania rozporządzenia z stycznia 2013 r. (wobec braku środków zaradczych spółce grozi kara do 4 mln zł)

Po stronie strat policzyć trzeba utratę możliwości zakupu pojazdów z POIiS z możliwym dofinansowaniem z UE 75% przez Koleje Śląskie do 2015 r. Przy zakupie 30-50 elektrycznych zespołów

trakcyjnych za kwotę ok. 660-1100 mln zł dofinansowanie unijne mogło wynieść do 495-825 mln zł pomocy unijnej. Po zerwaniu umowy wieloletniej z Kolejami Śląskimi możliwość taka przestała istnieć.

Rozwiązanie umowy wieloletniej przyczyną kłopotów Kolei Śląskich

Jak widać kluczowa z punktu widzenia spółki wojewódzkiej była decyzja o zmianie umowy trzyletniej na roczną zamiast jej aneksowania. Straty w ujęciu rocznym wynoszą z tego tytułu ok. 23 mln zł. Drugą pozycją po stronie strat jest wprowadzenie ulg wynikających z ZPK. Oszacowanie tej kwoty jest orientacyjne. W 2008 r. w biznesplanie przy okazji usamorządowienia PKP Przewozy Regionalne szacowano przewozy osób z ulgami ZPK na ponad 22%. Przy przyjęciu takiego wskaźnika straty Kolei Śląskich wyniosłyby rocznie ok. 12 mln zł (czyli 1 mln zł miesięcznie). W ostatnich latach w związku z ograniczaniem oferty w woj. śląskim udział ten nie spadał, gdyż po ograniczaniu oferty spadają potoki w pierwszej kolejności osób płacących za bilety normalne stawki. Nasze doświadczenia z lat 2001-2012 pokazują, że redukcja oferty doprowadza do nawet 50% udziału takich osób na liniach z ubogą ofertą przewozową. Jednak w tym wypadku utracone przychody szacujemy ostrożnie na 6-9 mln zł w ujęciu rocznym. Nawet kwota 0,5 mln zł miesięcznie niższych przychodów ma wpływ na sytuację przewoźnika i grozi postawieniem jego w stan upadłości zważywszy, że kapitał zakładowy spółki wynosił w grudniu tylko 15 mln zł.

Miliony utraconych przychodów z powodu zmiany ulg handlowych

Warto podkreślić, że Koleje Śląskie nie respektowały do lutego br. ulg ZPK. W okresie przejściowym po inauguracji przewozów w październiku 2011 r. do stycznia 2012 r. spółka straciła ponad mln zł na częściowym respektowaniu takich ulg. Od lutego 2013 r. jednak ich zakres stosowania jest dużo szerszy, obejmuje bilety jednorazowe, ulgi dzieci kolejarzy i rodzin kolejarskich, za których wykup odpowiada pracodawca zrzeszony w ZPK. Dla przykładu w ub.r. ulgi handlowe 33% i 50% w Kolejach Śląskich wykupowały m.in. PKP PLK, PKP Cargo, Przewozy Regionalne. Gdy przyjmiemy, że z samego PKP Cargo w województwie śląskim korzysta stale ok. 4 tys. pracowników w dojazdach do pracy, to należy szacować w skali rocznej straty z tego tytułu na 4 mln zł. Tylko w przypadku jednej spółki kolejowej, a liczba pracowników z PKP PLK jest podobna. A uwaga ta dotyczy jeszcze PKP SA, PKP Informatyka, PKP InterCity i kilkunastu innych firm oraz pasażerów z takimi uprawnieniami z całej Polski. A do tego dochodzą rodziny pracowników i ich dzieci.

Oczywiście inną kwestią jest, czy te przywileje winny być utrzymane, czy nie. Jednak, gdy takie zasady obowiązują, spółka przewozowa musi mieć zmienioną kwotę rekompensaty, która uwzględni poniesione z tego tytułu straty. Gdy działania takie następują na wniosek zarządu spółki Koleje Śląskie, wniosek taki powinien być uzgodniony z organizatorem przewozów, a ponieważ wpływa to na uzyskiwany deficyt, powinien być zatwierdzony jako zmiana taryfowa przez sejmik województwa. Nic takiego nie nastąpiło, a spółka po styczniu br. zanotowała spadek przychodów mimo wzrostu przewozów⁴⁰.

W dniu podpisania umowy rocznej z Kolejami Śląskimi inne były zasady ogólne podziału przychodów ze sprzedaży biletów, niż to miało miejsce w lutym. Artykuł 4 ust. 5. 1370/WE Określa zamknięty katalog uprawnionych do osób wcześniej zatrudnionych u innego przewoźnika przy warunku, że organizator to uwzględni i jest sporządzona lista takich osób. Nie ma miejsca tutaj na przywileje, dotyczące osób spoza kategorii byłych pracowników regionalnego sektora pasażerskiego. W umowie rocznej brak było zobowiązania spółki Koleje Śląskie do oferowania ulg 80 i 99% z tytułu świadczenia usług publicznych. Wprowadzenie tego przywileju pogorszyło sytuację przewoźnika, co wymaga zmiany umowy na świadczenie usług publicznych i pokrycia różnicy utraconych przychodów z tego tytułu. Nic takiego nie nastąpiło.

⁴⁰ Dysponujemy badaniami z kilku linii ze stycznia br. i kwietnia br., które wykazują trend wzrostowy w tym okresie (m.in. znaczny wzrost na linii tyskiej).

Przywilej dotyczy osób z firm zrzeszonych w ZPK, co ciekawe sami pracownicy Kolei Śląskich nie mają takich ulg w pociągach innych przewoźników respektujących ulgi ZPK.

Kolejną kwotą obciążającą sytuację finansową przewoźnika jest umowa na wynajem wagonów w spółce Heros Rail. W zamówieniu publicznym na wynajem tych wagonów spółka zaoferowała 17 sztuk wagonów, identycznych do taboru kursującego na pociągu IR Mare Balticum po polskich torach w latach 90-tych do przełomu obecnego wieku. Wagony te trafiły do Gliwic na początku grudnia i do dnia dzisiejszego nie były wykorzystane mimo równoległego wypożyczenia podobnej liczby wagonów z PKP Intercity w grudniu i styczniu br. Przewoźnik nie podjął kroków w celu wykorzystania wagonów, ani w celu zerwania lub niepodpisania umowy z dostawcą taboru. Działania te można skwitować stwierdzeniem, „nie chcę, ale muszę”. Z jednej strony spółka nie planowała wykorzystać tego taboru, z drugiej go przyjęła na stan.

Faktycznie, mimo braku wykorzystania taboru, Koleje Śląskie jako część straty wykazują szacowane na 7 mln zł rocznie koszty realizacji tej umowy. Jak pokazuje okres od lutego do maja liczba 50 wagonów wypożyczonych ze spółki Ceske Drahy pokrywa pełne zapotrzebowanie na wykorzystanie lokomotyw elektrycznych, przy faktycznym wykorzystaniu ich w ok. 18 obiegach (11 obiegów Traxx i 7 PKP Cargo). W praktyce liczba użytkowanych jest większa niż potrzeby, gdyż na 4 obiegach kursują pociągi złożone z 2 wagonów zamiast 1, odpowiadającego pojemności notowanych potoków. Należy rozumieć, że obecny zarząd spółki Koleje Śląskie prowadził pozorne działania względem spółki Heros Rail, które można określić jako spychanie problemu w bliżej nieokreśloną przyszłość wobec faktu, że tabor taki dopuszczony już był do kursowania po polskich torach i miał certyfikaty UIC. Gdyby tak nie było umowa taka powinna być rozwiązana ze skutkiem natychmiastowym przez Koleje Śląskie, co nie nastąpiło.

Innym elementem, szerzej opisanym w rozdziale „Prywatna kolej” jest kwestia wynajmu lokomotyw z PKP Cargo. Spółka dysponuje obecnie 9 lokomotywami, które praktycznie w okresie styczeń-maj były zbędne z punktu widzenia potrzeb taborowych spółki. W obiegach wykorzystane jest obecnie 7 lokomotyw ET22 i EU07. Równolegle aż 4 lokomotywy Traxx pozostają niewykorzystane, a koszty ich najmu obciążają przewoźnika. Oznacza to, że już na wstępie 6 z 9 lokomotyw PKP cargo jest spółce zwyczajnie niepotrzebne. Warto zwrócić uwagę, że koszt tego działania oznacza w okresie 10.I - 31.V aż 3,8 mln zł zbędnych kosztów (z tego 2,5 mln zł od 24.II).

Pod pozorem rzekomego niedoboru taboru specjaliści, wywodzący się z Przewozów Regionalnych, obecnie decydujący o polityce taborowej spółki Koleje Śląskie, doprowadzili do sytuacji, w której rezerwa taborowa w lutym br. sięgnęła 53%, by rosnąć dalej w kolejnych miesiącach. Cały tabor w zasobach Kolei Śląskich ma ważne dopuszczenia techniczne, rewizje taboru. Jest to ewenement na skalę krajową i zapewne zagraniczną. W 2011 r. Przewozy Regionalne w regionie śląskim miały na 145 elektrycznych zespołów trakcyjnych tylko 103 pojazdy z ważną dokumentacją techniczną pojazdu, reszta oczekiwała naprawy rewizyjnej lub głównej. W praktyce przy ok. 90 obiegach oznaczało to, że teoretyczna rezerwa zakładu śląskiego wynosiła ok. 15%. Teoretyczna, gdyż znaczna część taboru miała niesprawne silniki trakcyjne, czy sprzężarki, nie mówiąc o drzwiach zewnętrznych, oknach, czy ogrzewaniu.

W czasach PRL w epoce parowozów na polskich torach przyjmowano 20% wskaźnik rezerwy sprawnego taboru z ważnymi dopuszczeniami. W warunkach przedsiębiorstwa kolejowego w modelu europejskim (opisanym w rozdziale o modelach przedsiębiorstw) rezerwa taborowa, obejmująca rzecz jasna tylko sprawny tabor, kształtuje się na poziomie ok. 10%. Wyższe wskaźniki są wykluczone z racji na wysokie koszty pozyskania taboru. Przewoźnikom nie opłaca się utrzymywać zbędnego taboru, który jest poważną pozycją kosztową i nie generuje przychodów w postaci uruchamianych pociągów i pozyskiwanej rekompensaty lub w przypadku pociągów komercyjnych przychodów z biletów wyższych od kosztu

uruchomienia pociągu. Przewoźnicy koncentrują się na zapewnieniu kompetentnych i wyszkolonych kadr, których utrzymanie jest dużo tańsze niż pozyskiwanie kosztem milionowych inwestycji kolejnych sztuk taboru stojącego na bocznicach

Jeśli spojrzymy na wskaźniki rezerwy taborowej, jasnym się stanie deficyt tego przewoźnika wygenerowany w I półroczu 2013 r. O ile wg raportu ZDG Tor w krytycznym okresie 2 dekady grudnia 2012 r. spółka posiadała 36% rezerwę taborową, to po prostu te, i tak niezwykle wysokie, w kolejnych miesiącach jeszcze wzrosły. **W styczniu przewoźnik dysponował już 49% rezerwą taboru, w lutym poziom ten wzrósł do 53%, by po dostarczeniu pozostałych pojazdów 27WE z Pesy sięgnąć 63%.** Koleje Śląskie dysponują przez ostatnie 3 miesiące ogółem 77 pojazdami trakcyjnymi na 47 koniecznych do realizacji obiegów. Na takim wskaźniku rezerwy taborowej spółka funkcjonowała w marcu, kwietniu i maju. Nawet po zakończeniu umowy o wynajmie lokomotyw Traxx wskaźnik ten spadnie do poziomu 33%. Czyli w dalszym ciągu poziomu zabójczego dla finansów firmy.

Jeśli istnieje jakieś słowo opisujące ten poziom niekompetencji służb odpowiedzialnych w Kolejach Śląskich za realizację przewozów to jest to słowo zapewne niecenzuralne. Dział przewozów, za który ponosi odpowiedzialność p. wiceprezes Renata Rogowska, osiągnął tak niskie wskaźniki efektywności sprawnego taboru, za którymi pozostaje spółce tylko ogłosić upadłość.

Spółka, zważywszy na publikowane komunikaty o rzekomym braku taboru w celu obsługi obecnej oferty, nie jest w żaden sposób skutecznie monitorowana przez swojego właściciela. Wydaje się, jakby nikomu nie przeszkadzała sytuacja, w której w grupie autobusów szynowych nie jest wykorzystane codziennie od 8 do 10 pojazdów z 12 szt. na stanie. Na obiegi dedykowane z racji na krótkie przejścia taboru i liczbę pasażerów do obsługi przez tabor niskopojemny, wysyłany jest tabor lokomotyw z wagonami - np. 3 obiegi na linii lublinieckiej, 2 obiegi na Wodzisław –Czechowice-Dziedzice, 1 obieg na Wadowice - Bielsko-Biała. A każda taka zmiana, wprowadzona na okres wielu miesięcy, oznacza wyższe koszty paliwa trakcyjnego (3-4 zł na kilometr trasy), wyższe stawki ponoszone w PKP PLK (ok.1-1,5 zł na kilometr trasy, przy konieczności zmiany rozkładu jazdy z rocznego na indywidualny, co powoduje dodatkowy koszt), ponoszenie kosztów opóźnień (ok. 5 zł za minutę spóźnienia pociągu powodującego opóźnienia i wszystkich pociągów innych przewoźników z tego tytułu opóźnionych).

Na stacji Katowice od kilku miesięcy można obserwować sytuację, w której pociągi z kierunku Tarnowskich Gór doznają nawet 20-30' opóźnienia z racji na zmianę czoła lokomotywy ET22. Równocześnie pociągi obsługiwane taborem ezt kursują planowo. A występujące na tej linii potoki są dedykowane do obsługi taborem o mniejszej pojemności.

Równocześnie, gdy pojawia się pytanie o sprawność techniczną taboru, okazuje się, że spółka ten tabor odebrała, nie wnosząc do jego stanu uwag. Jak informuje pismo zarządu spółki stanowiące reakcję na audyt ZDG Tor w Kolejach Śląskich, z 8 autobusów szynowych, pozyskanych drogą zamówienia publicznego, od 8 grudnia do 19 grudnia odebrano 7 autobusów szynowych (w tym 4 przed wejściem w życie rozkładu jazdy) i przekazano do eksploatacji, ósmy pojazd został odebrany 15 stycznia. Spółka mimo odbioru bez uwag tego taboru, trwale zastąpiła go taborem droższym w eksploatacji i wymagającym dodatkowych inwestycji.

Szwankująca informacja

Innym problemem jest zły system informacji pociągowej dla pasażerów. W styczniu br. weszło w życie rozporządzenie regulujące te kwestie m.in. wielkość czcionki na tabliczkach wagonowych w celu zapewnienia ich czytelności, usytuowanie tablic, wymagane na nich informacje, informacje na czole pociągu etc. Koleje Śląskie zostały pierwszym przewoźnikiem ukaranym za nieprzestrzeganie tego

rozporządzenia kwotą 198 tys. zł. Mimo wymierzenia kary, spółka dalej nie próbuje opanować problemu, czego dowodem jest szeroka dokumentacja fotograficzna wykonana w czasie pomiarów z nieprawidłowościami po 1 maja br. Wszystko wskazuje na to, że ostatecznym skutkiem może być wymierzenie kary do 2% rocznego obrotu spółki, czyli kwoty ok. 4 mln zł. Wobec braku widocznych symptomów poprawy nie należy oczekiwać wobec tego darowania już wymierzonej kary.

Fot. 2. Pociąg bez oznaczenia stacji docelowej - widok na Śląsku normalny, Katowice, 27.03.2013, 10:17.



Fot. 3. Brak informacji na wyświetlaczu bocznym, Katowice, 11.12.2012, 10:10.



Fot. 4. Pociąg bez oznaczenia stacji docelowej, 11.05.2013, 13:19.



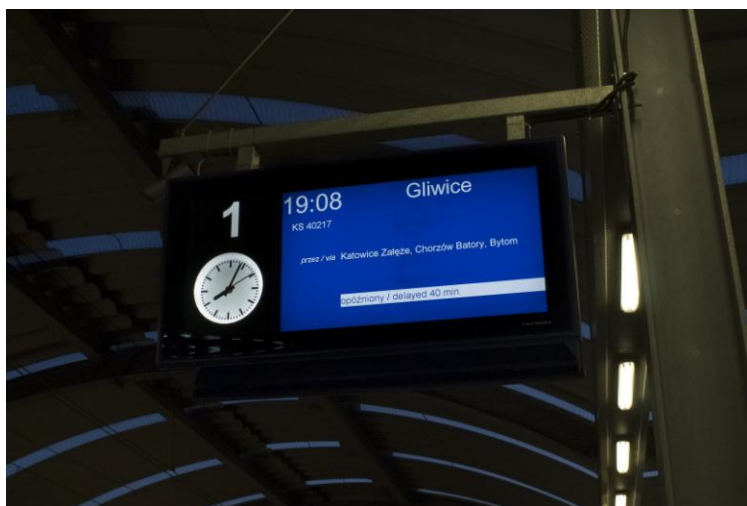
Fot. 5. Na przystanek Tychy Zachodnie wjeżdża skład bez oznakowania stacji docelowej, 28.01.2013, 11:59.



Fot. 6. Rozkład jazdy na peronie stacji Sosnowiec Gł. 4.01.2013, 11:41.



Fot. 7. Podawanie nieaktualnej informacji o wielkości opóźnienia, Katowice, 16.04.2013.



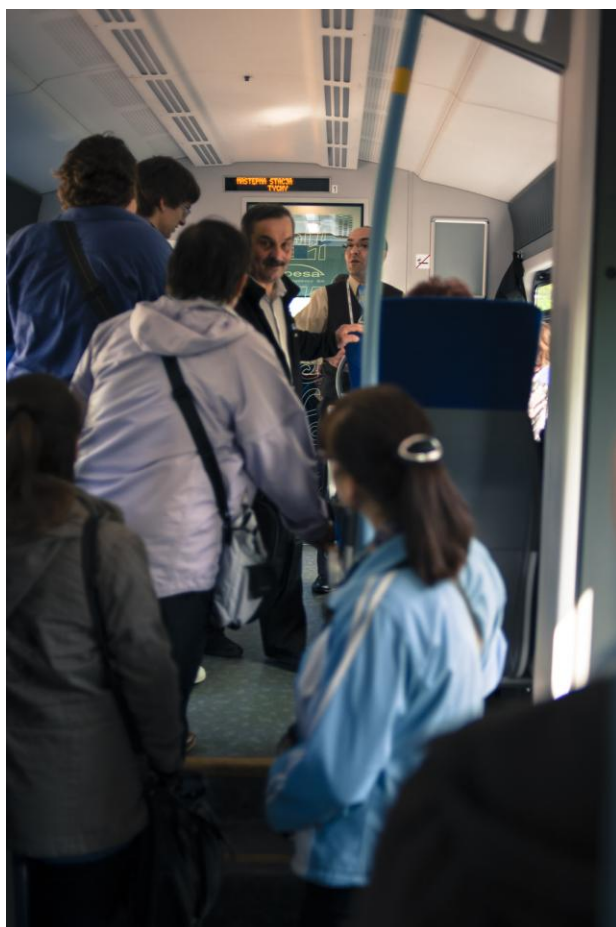
Fot. 8. Pociąg nr 40026 Wisła - Częstochowa, stacja Katowice, bardzo długo nie ma informacji o opóźnieniu, jak już jest, to opóźnienie wynosi 19 min, mimo, że wyświetlacz podaje nadal 15.



Fot. 9. Nierzadko, mimo gigantycznej rezerwy taborowej, przewoźnik podstawia tak zdewastowane składy.



Fot. 10. Jeden kierownik pociągu w szczycie na linii tyskiej nie nadąża z wypisywaniem biletów.



Fot. 11. Stan taboru zastępczego Sigma Tabor.



Fot. 12. Stan czystości w toalecie.



Fot. 13. Brak wysuwania stopni na przystanku – sytuacja notoryczna. Tutaj Katowice Piotrowice 11.05.2013 r.



9. Prywatna kolej

Pojęcie prywatnej kolei funkcjonuje w województwie śląskim i na jego obrzeżach jako określenie postawy pracowników kolejowych w spółkach publicznych nastawionej na uzyskanie dodatkowych korzyści majątkowych lub osobistych, kosztem zatrudniającej ich spółki. Jej przejawem od lat były tzw. „śwagry”, czyli osoby korzystające z usług kolei bezpłatnie m.in. na odcinku Bielsko-Biała – Zwardoń, po odpowiedzi na pytanie o bilet, że „my som śwagry” (tu następowało nazwisko pracownika kolejowego). Pojawienie się Kolei Śląskich w początkowym etapie po październiku 2011 r. wyeliminowało tolerowanie takich postaw przez pracowników kolejowych.

Można stwierdzić, że właśnie takie naganne (kryminalne?) praktyki legły u podstaw ograniczania oferty Przewozów Regionalnych na linii Sędziszów-Katowice. Znany jest wypadek jednorazowej kontroli w 2010 r., która wykazała ok. 60 przejazdów bezbiletowych u praktycznie wszystkich osób poddanych kontroli. Dopiero widmo redukcji personelu w zakładzie świętokrzyskim, gdzie nasi współpracownicy byli świadkami pobierania opłat za bilety do reklamówki w myśl zasady „co łaska”, spowodowało zmianę postaw pracowników Przewozów Regionalnych. W ciągu jednego roku (2011) przychody w tym zakładzie wzrosły o 78%, mimo braku poprawy oferty, co świadczyło o wyeliminowaniu wieloletniej patologii. Niestety nastąpiło to dopiero w przeddzień redukcji personelu.

Poniżej podajemy przykłady takich nagannych praktyk, które powodują straty przewoźnika samorządowego. Czasem to są kwoty kilku złotych, ale w skrajnym wypadku mówimy o działaniu na szkodę spółki w kwocie kilku milionów złotych.

Pani wiceprezes Rogowska dba o interes zewnętrznych dostawców

Dotarliśmy do osoby zatrudnionej w Kolejach Śląskich, która była świadkiem rozmowy, której ustalenia zaowocowały milionowymi stratami przewoźnika. Osoba ta wskutek tego, że działanie to na szkodę spółki było tolerowane przez resztę zarządu (m.in. obecnego prezesa firmy) podjęła decyzję o rezygnacji z pracy w Kolejach Śląskich. Osoba ta przekazała nam szczegóły tego zdarzenia. Opis tej sytuacji wyjaśnił nam powstałe w czasie przygotowania raportu wątpliwości, które dotyczyły niezrozumiałego z logicznego punktu widzenia kilku pozycji kosztowych, które były całkowicie zbędne dla spółki Koleje Śląskie i pogłębiły znacząco deficyt przewoźnika.

W grudniu 2012 r. po zmianie zarządu nowa wiceprezes spółki p. Renata Rogowska, wcześniej zatrudniona jako dyrektor Śląskiego Zakładu Przewozów Regionalnych przyjęła na spotkaniu przedstawicieli PKP Cargo, w obecności kilku pracowników Kolei Śląskich. Pomimo, że spółka ta nie miała jeszcze podpisanej umowy na wynajem lokomotyw, pani wiceprezes zadecydowała o zwiększeniu liczby wynajmowanych lokomotyw do 9 z 3 wcześniej uzgodnionych przez poprzedniego wiceprezesa, Artura Nastałę. Więcej, pani wiceprezes poleciła pracownikowi PKP Cargo wybrać sobie obiegi, które jemu ze względów eksploatacyjnych najbardziej pasują. W efekcie spółka PKP Cargo wybrała sobie te obiegi, które wg pierwotnych założeń miały być obsługiwane tanimi autobusami szynowymi tj.

- Od stycznia 1 obieg na trasie Wadowice – Bielsko-Biała z krótkimi przejściami możliwymi do uzyskania tylko przez tabor nie wymagający manewrów na stacji.
- 1 obieg na trasie Wodzisław Śl. – Rybnik – Pszczyna - Czechowice-Dziedzice, który ma krótkie przejścia na stacjach zwrotnych, możliwe do realizacji tylko przez tabor nie wymagający manewrów na stacji.

- 3 obiegi na trasie Lubliniec / Krzepice - Tarnowskie Góry - Katowice, które mają krótkie przejścia na stacjach zwrotnych, możliwe do realizacji tylko przez tabor nie wymagający manewrów na stacji.

Wszystkie obiegi wybrane przez przedstawiciela PKP Cargo zostały zaakceptowane przez wiceprezes spółki. Ustalenia te znalazły swój epilog w umowie z PKP Cargo zawartej w późniejszym okresie oraz zamówieniu publicznym na okres po 24 lutego 2013 r. Oprócz kosztów tej umowy, które były zbędne w sytuacji dysponowania już w grudniu 36% rezerwą taboru i odebranymi bez uwag autobusami szynowymi. W styczniu rezerwa taborowa wyniosłaby bez tej umowy z PKP Cargo na 9 lokomotyw: 37%, w lutym: 38%, w marcu: 43% i na identycznym poziomie w kolejnych 2 miesiącach. Warto dodać, że w przypadku Lotos Kolej spółka Koleje Śląskie spotkała nt. przyznania poszczególnych obiegów dla lokomotyw toczyła po podpisaniu umowy w wyniku rozstrzygniętego zamówienia publicznego.

Dodatkowo spółka Koleje Śląskie poniosła po 1.I br. następujące straty wynikające z tego powodu:

- wyższe koszty w PKP PLK dostępu do infrastruktury, spowodowane zamianą pojazdów zamówionych do 150 t, lokomotywami z 2 wagonami z opłatą za przedział 151-300 t;
- dodatkowo opłata w PKP PLK za indywidualny rozkład jazdy w okresie do 8 czerwca br. z powodu zamiany zestawienia;
- wyższe koszty paliwa trakcyjnego – w przypadku autobusów szynowych kwota ok. 1 zł/km w przypadku SN82 i ok. 2 zł na km w przypadku SN83 i SA109 została zamieniona na kwotę ok. 5,5 zł /km;
- wyższe koszty czyszczenia i utrzymania taboru wagonowego (przeglądy, pozyskanie taboru z PKP Intercity).

W efekcie zsumowane straty w okresie styczeń - maj spowodowane działaniami p. wiceprezes Renaty Rogowskiej - tylko w tym jednym wypadku, naraziły Koleje Śląskie na ok. 5 mln zł strat. Ich beneficjentem były spółki z grupy PKP – głównie PKP Cargo, ale też PKP PLK oraz PKP Energetyka.

Zostawić pociągi dla naszych

Likwidacja pociągów od 1 czerwca uwzględnia prywatne preferencje bądź też niechęć pracowników Kolei Śląskich, wywodzących się z Przewozów Regionalnych. I tak na linii bielskiej skasowano pociąg o 14:01 i 15:01 z Katowic do Bielska-Białej, zostawiając pociąg o niższej liczbie pasażerów o 16:01. Powodem tego jest fakt, że kursem o 16:01 wraca sporo pracowników administracyjnych Kolei Śląskich, m.in. obecna dyrektor dyspozycji, Wanda Lapczyk.

Mimo kasowania pociągów wożących po kilkaset osób na głównych liniach regionu, jest jedna linia obsługiwana przez Koleje Śląskie, chroniona przed jakimikolwiek cięciami. Wszystkie pociągi będą dalej kursowały, zostanie zachowana komunikacja autobusowa, która na dwóch kursach wozi 2 i 3 osoby. Pociągi wożą tam nawet kilkanaście razy mniej pasażerów niż pociągi kasowane na linii tyskiej, bielskiej, wiślańskiej, rybnickiej, czy na średnicy. Jest to linia Katowice – Oświęcim - Czechowice-Dziedzię, z której korzystają m.in. Józef Zamarlik, obecnie odpowiedzialny w dziale przewozów Kolei Śląskich za obiegi taboru i kilka pracowników biurowych Kolei Śląskich oraz naczelnik Krystian Mazelon, odpowiedzialny za rozkład jazdy w IDDE Sosnowiec z ramienia PKP PLK.

Podobny casus mamy na linii tyskiej, gdzie pozostawione są pociągi, którymi dojeżdżają do pracy pracownicy KŚ m.in. biura handlowego oraz konstruktorzy rozkładów jazdy z PKP PLK, pracujący w Sosnowcu. Tak się składa, że akurat te pociągi w przekrojach godzinowych mają zawsze niższą frekwencję

niż pociągi, które są kasowane. Tak jest w odjazdach na 6-ą , 7-ą , 8-ą i 9-ą i z powrotami po 14-ej, 15-ej, 16-ej. Do skasowania to wybiera się te pociągi, z których nie korzystają kolejarze.

Na linii zwardońskiej kasuje się pociągi wożące po kilkaset osób. Problem z nimi polega na tym, że nie korzystają z nich ani pracownicy biurowi Kolei Śląskich, ani PKP PLK, gdyż kursują poza zmianami 12-to godzinnymi. W efekcie pracownicy zmianowi w pracy nie będą mieli dojazdu na 14-tą do pracy, z Katowic i z powrotem skasowane zostają pociągi wożące w sumie blisko 1000 osób z Katowic o 8:31, 9:31, 10:34, a z Bielska- Białej po 11-ej, 13-ej, 14-ej. Zostawia się za to wszystkie kursy, którymi podróżują kolejarze na zmiany 7-19, 8-20, 6-18. Przypomnijmy, że kurs pozaszczytowy z 100 pasażerów może odpowiadać kursowi szczytowemu z potokami po 200 osób, a tutaj likwiduje się kursy np. ze Zwardonia po 12-ej (ok. 400 pasażerów), zostawiając kursy z niecałą setką.

Linia do Wisły to zawsze był „konik” p. Rogowskiej i Śląskiego Zakładu Przewozów Regionalnych. Na pewno wiemy, że rodziny tych osób pochodzą z Żywiecczyny i Podbeskidzia, więc kierunek do Wisły nie jest traktowany jako atrakcyjny. Już kilka razy obecna wiceprezes próbowała zawiesić kursy na linii do Wisły. Raz się prawie udało, gdy wymyślono pociągi kursujące tylko w dni słoneczne, przy likwidacji całej oferty na linii. Teraz pani Rogowska z p. Andrzejem Gottasem, odpowiedzialnym za ofertę przewozową w Kolejach Śląskich, likwidują kursy o najwyższej frekwencji i przychodach, pozostawiając te najslabsze. Likwidowany są pociągi kursujące na tej linii od zawsze po 11-tej z Wisły i po 16-tej, z powrotem kursy z Katowic po 10-tej i 16-tej. Zostają kursy najslabsze na tej linii: po 20-tej z Katowic i po 5-ej i 19-ej z Wisły. Pociąg na 7:16 z Wisły zostaje, gdyż dojeżdża nim do pracy kilkanaście osób z Kolei Śląskich, w tym wyżej wspomniana Wanda Lapczyk.

Takie sytuacje budzą zdumienie, gdy stwierdzimy, że Koleje Śląskie postanowiły pozostawić po 1 czerwca bez zmian 2 pociągi, które wożą 2 pasażerów! A organizator przewozów, który ma obowiązek ofertę przygotować w oparciu o zapotrzebowanie na przewozy i sieć osadniczą regionu, to zaakceptował!

Na liniach stykowych nie jest likwidowany ani jeden pociąg, mimo, że właśnie te pociągi mają najmniejsze znaczenie dla systemu komunikacyjnej regionu. Pozostawione są pociągi wożące po 3 pasażerów m.in. Lubliniec 21:35-Kluczbork, Kędzierzyn Koźle 4:16-Gliwice, gdy kasuje się pociągi ze stojącymi z braku miejsca pasażerami. Ten pozorny brak logiki ma jednak głębszy sens. Jest nim zachowanie dobrej kondycji Przewozów Regionalnych za wszelką cenę , nawet za cenę bankructwa Kolei Śląskich (samorząd śląski płaci za pockm wykonywane poza województwem przez Przewozy Regionalne, a nie ma środków na pociągi jeżdżące wewnątrz województwa). Gdy spojrzymy na CV pracowników, decydujących obecnie o rozkładzie jazdy, pracy taborowej w Kolejach Śląskich, nie znajdziemy ani jednej osoby spoza dawnej grupy PKP. Prawie wszystkie obecne osoby decyzyjne całą karierę zawodową były związane z PKP, później Przewozami Regionalnymi.

Pan naczelnik awansowany za grudniowy chaos na dyrektora.

Prawą ręką poprzedniego wiceprezesa ds. taboru, Artura Nastały był naczelnik Bernard Hassa. W dniu 10 grudnia naczelnik ten, wraz drugim naczelnikiem odpowiedzialnym za tabor, p. Adrianem Dziubą nie przyszedli do pracy koordynować wprowadzania rozkładu jazdy od strony taborowej. W kolejnych dniach także ich nie było, gdyż udali się bez powiadomienia w podróż służbową do Nowego Sącza. W efekcie w kluczowym okresie chaosu na Śląsku osoby kierownicze średniego szczebla były nieobecne w spółce.

Jak wykazał raport ZDG Tor właśnie kwestie związane z kompetencjami obu tych pracowników jak plany pracy maszynistów i drużyn konduktorskich, przygotowanie szkoleń ze znajomości szlaku dla maszynistów, poziom sprawności taboru były powodem gigantycznych problemów Kolei Śląskich od 10 grudnia.

Po upływie kilku miesięcy p. Bernard Hassa został awansowany na dyrektora biura taboru przez nowy zarząd. Obecnie jest odpowiedzialny m.in. za to, że spółka ma problemy taborowe przy 62% rezerwie taboru, a rezerwa taboru w wysokości 33% jest uznawana za niewystarczającą do realizacji obecnej oferty.

Grosz do grosza

W ramach przygotowania raportu sprawdzaliśmy poziom aktywności drużyn konduktorskich przy sprawdzaniu biletów na poszczególnych odcinkach. Generalnie pracownicy Kolei Śląskich wywiązują się lepiej ze swoich obowiązków niż to ma miejsce np. na odcinku Kędzierzyn Koźle – Racibórz, obsługiwanym przez Przewozy Regionalne, lub tak samo dobrze jak to miejsce na linii Kluczbork - Lubliniec. Obawy wyrażane przez marszałka Mirosława Sekułę, co do traconych przychodów przez Koleje Śląskie, nie znajdują tutaj potwierdzenia. Nie to stanowi, jak wykazaliśmy w raporcie, główny problem.

Jednak na linii zwardońskiej zaobserwowaliśmy dziwny proces. Mianowicie obsługa pociągów, wywodząca się głównie z Przewozów Regionalnych, bilety na odcinku Katowice - Bielsko-Biała kontroluje w sposób całkowicie satysfakcjonujący pod kątem uszczelnienia przychodów (tylko jeden przypadek na kilkadziesiąt braku kontroli biletów, w większości przypadków kontrole wtórne po kolejnych stacjach). Natomiast na odcinku Bielsko-Biała – Zawardów mamy do czynienia z prawdziwą niemocą kontrolujących, którzy potrafią nie sprawdzać biletów nawet wcale, nawet po pojawieniu się nowych 200 pasażerów na stacjach w Bielsku-Białej. W rozmowie z pasażerami dowiedzieliśmy się o częstej możliwości przejazdu np. odcinka Łodygowice – Bielsko-Biała za 5 zł za dwie osoby, przy koszcie takiego biletu 8 zł (oczywiście przy braku wypisania biletu). Oczywiście nie możemy określić skali tego procederu, ani jego częstotliwości, ale sam fakt braku kontroli na odcinkach dawnych „śwagrow” budzi głębokie zastanowienie.

Istnieje możliwość określenia skali tego zjawiska. Dane takie można sporządzić porównując dane z naszych badań o potokach, które umożliwiają określenie więźby ruchu, wymiany na stacjach, z przychodami przewoźnika z odc. Zawardów - Bielsko-Biała pod kątem liczby pasażerów. Przy takiej krzyżowej kontroli będzie można określić skalę tego zjawiska, bądź też je wykluczyć.

Mundury dla zarządu

Przyjeżdżając do pracy w ostatnim półroczu pracownicy Kolei Śląskich korzystają ze starych, już wycofanych nawet w Przewozach Regionalnych mundurów. Wiele z tych mundurów nie spełnia minimalnych wymagań w zakresie estetyki pracownika kolejowego, o co nie można winić personelu. Jak się okazuje problem dotyczący pracowników mających codzienny kontakt z pasażerami, nie jest obecny u osób, które potrzebują munduru tylko do pary lub kolejowego święta. Wiceprezes spółki Renata Rogowska ma uszyty na miarę nowy mundur Kolei Śląskich, mimo, że do tej pory nie był jej potrzebny.

Powyższy przykład pokazuje, że środki finansowe nawet w spółce w głębokim kryzysie finansowym zawsze się znajdują, ale nie dla zwykłych pracowników wypracowujących dochód spółki, ale dla osoby, która tej spółce co pokazaliśmy na przykładzie lokomotyw PKP Cargo potrafi za jednym zamachem dorzucić 5 mln deficytu.