**Ciemna strona rozkładu jazdy Kolei Śląskich**

Szanowni Państwo  
  
W piątek, 16 listopada 2012 r. Koleje Śląskie zaprezentowały na stronie internetowej nowy rozkład jazdy. Po wstępnej analizie zaprezentowanego materiału widać, że w nowym rozkładzie jazdy podstawowymi kierunkami działań konstruktora rozkładu jazdy jest zachowanie za wszelką cenę taktu, a nie dopasowanie go do potrzeb pasażera. W pewnością można stwierdzić że rozkład nie jest jednoznacznie dobry. Posiada wiele pozytywnych i negatywnych cech. Pozytywne na pewno przedstawią same Koleje Śląskie, my chcemy państwu nakreślić te negatywne.  
  
Postoje handlowe usuwane są z rozkładów jazdy za wszelką cenę dla skrócenia czasu przejazdu - niekiedy konsekwentnie, jak Katowice Ligota dla wszystkich pociągów do / Bielska-Białej, Żywca, Zwardonia i Wisły Głębce, jak też w sposób losowy - metodą totolotka wybiera się przystanki, na których ten lub inny pociąg nie zatrzyma się i dzięki temu zyska całą jedną lub nawet dwie minuty. Dodatkowy bałagan będzie potęgowany przez informację o rozkładzie jazdy przygotowaną przez   
zarządcę infrastruktury (PKP PLK), który nie podaje, że pociąg osobowy może gdzieś się nie zatrzymywać. Po przeanalizowaniu nowego rozkładu jazdy i badań napełnień z lat poprzednich możemy z czystym sumieniem stwierdzić, że usunięte postoje nie są w żaden sposób poparte wymianą pasażerów, ale dążeniem za wszelką cenę do cykliczności rozkładu.  
  
Stacja Katowice Ligota to klasyczny przykład absurdu. W przypadku odcinka Katowice - Tychy nie ma nawet możliwości podjechać na przesiadkę pociągami jadącymi do lub z Bielska-Białej linią Sosnowiec Główny - Tychy Lodowiska, gdyż w kierunku Tychów pociągi te odjeżdżają za pociągami jadącymi do Bielska, a w kierunku Katowic - przed pociągami z Bielska-Białej. W obydwu przypadkach w Tychach trzeba czekać 20 minut! Uruchomienie zastępczej komunikacji autobusowej, która w godzinach   
szczytu będzie stała w korkach i jej rozkład będzie fikcją, należy traktować w ramach niesmacznego żartu.  
  
Liczba pociągów w nowym rozkładzie jazdy została zwiększona często w sposób sztuczny, czego dowody widać na stacji Rybnik. Pociągi relacji Katowice - Racibórz podzielono przy tworzeniu rozkładu na dwie relacje. Efekt jest taki, że na stacjach od Katowic do Rybnika i od Raciborza do   
Rybnika podawane są odjazdy tylko i wyłącznie do Rybnika. Nie jest napisane, że można jechać dalej. Internetowy rozkład też widzi te pociągi jako dwa odrębne i jeśli postój w Rybniku jest krótszy, niż 3   
minuty, to każe czekać ponad godzinę. To głównie wina Kolei Śląskich, które nie skorzystały z możliwości korekty wniosków rozkładowych, w celu połączenia pociągów w bezpośrednie relacje.  
  
Obiecywane zwiększenie ilości pociągów do Gliwic nie znalazło pokrycia w nowym rozkładzie jazdy - pociągów jest mniej. Warto jeszcze zwrócić uwagę na niektóre, haniebne praktyki, jakie poczyniono względem najbardziej zatłoczonych pociągów. Celowo ułożono im rozkład jazdy w ten   
sposób, by pasażerowie przestali jeździć tymi pociągami - na przykład w godzinach szczytu dla pociągu z Gliwic którym jeździ 300 osób wprowadza się dodatkowe 13 minut postoju w Chorzowie Batorym i skraca relację tylko do Katowic, choć za Katowicami frekwencja nadal przekraczała 200 osób.  
  
Konkluzja nowego rozkładu jest smutna. Dla władz województwa wprowadzenie Kolei Śląskich zostało celem w samym sobie, nie przynoszącym poważnej poprawy. Tymczasem, mimo większej liczby pociągów, tak bezmyślnie skonstruowanego rozkładu jazdy nie było w województwie   
śląskim od lat. W normalnej rzeczywistości założenia rozkładu jazdy powinny służyć osiągnięciu jakichś celów, a tu doszło do paranoicznej sytuacji, że stały się celem samym w sobie.  
  
z poważaniem  
Łukasz Wała  
Stowarzyszenie Rozwoju Kolei Górnego Śląska

**ODPOWIEDŹ KOLEI ŚLĄSKICH NA ZARZUTY ŁUKASZA WAŁY** (Pogrubiony tekst pochodzi od SRKGŚ)

**Szanowni Państwo**  
**W piątek, 16 listopada 2012 r. Koleje Śląskie zaprezentowały na stronie internetowej nowy rozkład jazdy. Po wstępnej analizie zaprezentowanego materiału widać, że w nowym rozkładzie jazdy podstawowymi kierunkami działań konstruktora rozkładu jazdy jest zachowanie za wszelką cenę taktu, a nie dopasowanie go do potrzeb pasażera. W pewnością można stwierdzić że rozkład nie jest jednoznacznie dobry. Posiada wiele pozytywnych i negatywnych cech. Pozytywne na pewno przedstawią same Koleje Śląskie, my chcemy państwu nakreślić te negatywne.  
  
Postoje handlowe usuwane są z rozkładów jazdy za wszelką cenę dla skrócenia czasu przejazdu - niekiedy konsekwentnie, jak Katowice Ligota dla wszystkich pociągów do / Bielska-Białej, Żywca, Zwardonia i Wisły Głębce, jak też w sposób losowy - metodą totolotka wybiera się przystanki, na których ten lub inny pociąg nie zatrzyma się i dzięki temu zyska całą jedną lub nawet dwie minuty. Dodatkowy bałagan będzie potęgowany przez informację o rozkładzie jazdy przygotowaną przez zarządcę infrastruktury (PKP PLK), który nie podaje, że pociąg osobowy może gdzieś się nie zatrzymywać. Po przeanalizowaniu nowego rozkładu jazdy i badań napełnień z lat poprzednich możemy z czystym sumieniem stwierdzić, że usunięte postoje nie są w żaden sposób poparte wymianą pasażerów, ale dążeniem za wszelką cenę do cykliczności rozkładu.**

Wybór postojów w nowym rozkładzie jazdy został poprzedzony analizami dotyczącymi wymiany pasażerów na całej sieci regionu na podstawie badań napełnień pociągów. Wybór postojów jest zatem poprzedzony pracą analityczną obejmującą oferowane czasy jazdy pociągów, analizy potoków, wymiany pasażerów na stacjach, określania progów konkurencyjności kolei względem komunikacji drogowej, uwzględnienia kursowania pociągów wyższej kategorii (ekspresy, TLK etc.), koniecznością zapewnienia skomunikowani na węzłach.

Ponieważ kolej służy do pasażerskich przewozów masowych wydłużanie czasów jazdy o 2’ z powodu postojów nie pełniących faktycznie żadnej funkcji generującej przewozy pogarsza ofertę 99% pozostałych pasażerów, dla których takie postoje są zbyteczne. Koleje Śląskie przyjęły jako podstawę tworzenia oferty doświadczenia z linii średnicowej i do Wisły. Wynika z nich, że wprowadzenie nowego taboru i zmniejszenie liczby postojów powoduje wzrost przewozów dzięki skróceniu czasów jazdy (w ciągu roku o 20-30%). Niestety innych metod skrócenia czasów jazdy nie ma, gdyż PKP PLK  w woj. Śląskim nie prowadzi prac zmierzających do skrócenia czasów jazdy  przez poprawę parametrów linii.

Postoje zostały wyeliminowane na sieci Kolei Śląskich w całości na przystankach o wymianie pasażerów poniżej 1-2 osób na pociąg (suma wsiadających i wysiadających) tj. Częstochowa Gnaszyn. Rybnik Piaski, Rybnik Gotartowice, Bytom Północ, Czechowice-Dziedzice Przystanek, Taciszów (oprócz 2 par na dojazdy pracowników PLK).

W przypadku przystanków o wymianie pasażerów średnio 2-5 osoby na pociąg (suma wsiadających i wysiadających) została ograniczona liczba postojów tj. np. Cieszyn Markowice, Katowice Brynów, Katowice Podlesie, Tychy Żwaków, Czechowice Dziedzice Południowe, Mikołów Jamna, Łaziska Górne Brada, Mysłowice Brzezinka, Mysłowice Brzęczkowice, Mysłowice, Kosztowy, Wiesiółka, Chruszczobród, Krzemionki.

Mimo tego takie przystanki jak Chruszczobród, czy Wiesiółka mają w dobie więcej pociągów do Katowic niż np. Rybnik. Przystanek Tychy Żwaków ma tyle samo połączeń kolejowych, co kursów autobusu komunikacji miejskiej (linia 254). Eliminacje postojów obejmują przystanki źle zlokalizowane względem generatorów ruchu, niebezpieczne i pozbawione dobrej infrastruktury integrującej z okolicą, co powoduje brak potoków uzasadniających zatrzymanie pociągu.

Z zainteresowaniem zapoznalibyśmy się też z wynikami badań, na które powołuje się Stowarzyszenie, ponieważ nie zostały one udostępnione na jego stronie internetowej.

**Stacja Katowice Ligota to klasyczny przykład absurdu. W przypadku odcinka Katowice - Tychy nie ma nawet możliwości podjechać na przesiadkę pociągami jadącymi do lub z Bielska-Białej linią Sosnowiec Główny - Tychy Lodowiska, gdyż w kierunku Tychów pociągi te odjeżdżają za pociągami jadącymi do Bielska, a w kierunku Katowic - przed pociągami z Bielska-Białej. W obydwu przypadkach w Tychach trzeba czekać 20 minut! Uruchomienie zastępczej komunikacji autobusowej, która w godzinach szczytu będzie stała w korkach i jej rozkład będzie fikcją, należy traktować w ramach niesmacznego żartu.**

Niestety jest to nieprawda. Aby to sprawdzić należy wykonać następujące czynności:

krok 1) wchodzimy na stronę [www.pkp.pl](http://www.pkp.pl/)

krok 2) w prawym górnym rogu klikamy ikonkę „Rozkład jazdy”

krok3) Wypełniamy pozycje w relacji trasy pociągu: Trasa z –wpisujemy Katowice Ligota Trasa             Do – wpisujemy Bielsko Biała Główna

krok 4) Wpisujemy datę np. 19.XII.2012 r. i godzinę:4

krok 5) klikamy „Wyszukaj połączenia”:

krok 6) uzyskamy widok przeglądowy dla 4 tras z odjazdami z Ligoty od 23:04 do 6:28, wciskamy później aż otrzymamy 28 połączeń, z tego 24 w taryfie KŚ

krok 7) zaznaczamy ikonkę „pokaż wszystkie połączenia”

krok 8) wykonujemy operację „Eksport pdf”

krok 9) podobną operację po kliknięciu ikonki „zmiana zapytania” szukania trasy wykonujemy dla terminu np. 27.XI.2012 r. i godziny 4-ej

krok 10) wykonujemy kroki 5,6,7, 8 dla obecnego rozkładu jazdy

krok 9) przystępujemy do analizy zarzutów SKRGŚ

krok 10) wnioski

Tylko 2 z 24 połączeń osobowych w nowym rozkładzie jazdy wskazują na przesiadkę w Tychach, pozostałe 22 w Katowicach Piotrowicach. Średni czas jazdy do Bielska Białej z przesiadką wynosi 66 minut.

W obecnym rozkładzie jazdy jest 20 pociągów bezpośrednich w taryfie osobowej, o 4 mniej niż będzie w grudniu. Mimo tego średni czas jazdy do Bielska Białej z przesiadką wynosi 72 minuty, jest zatem dłuższy o 6 minut niż przy połączeniach z przesiadkami.

Na nowy rozkład jazdy w obu kierunkach dojazd do Ligoty z Piotrowic umożliwiają busy na bilecie KŚ penetrujące dzielnicę jadące pod stację w Ligocie, szpital kolejowy i akademiki oraz pociągi rybnickie i to one są skomunikowane na Piotrowicach z pociągami na kierunek bielski w obie strony.

Aby skrócić tę analizę w drugim kierunku można wykonać podobny proces porównawczy.

Wnioski są wręcz identyczne jak w kierunku przeciwnym:

Wszystkie  24 połączenia w nowym rozkładzie jazdy wskazują na przesiadkę w Katowicach Piotrowicach. Średni czas jazdy do Bielska Białej z przesiadką wynosi 58 minut.

W obecnym rozkładzie jazdy jest 19 pociągów bezpośrednich w taryfie osobowej, o 5 mniej niż w grudniu. Mimo tego  średni czas jazdy do Bielska Białej z przesiadką wynosi 65 minut, jest zatem dłuższy o 7 minut niż przy połączeniach z przesiadkami.

Na nowy rozkład jazdy w obu kierunkach dojazd do Ligoty z Piotrowic umożliwiają busy na bilecie KŚ penetrujące dzielnicę jadące pod stację w Ligocie, szpital kolejowy i akademiki oraz pociągi rybnickie i to one są skomunikowane na Piotrowicach z pociągami na kierunek bielski w obie strony.

Nikt z pasażerów nie będzie stać w Tychach 20’ na przesiadkę, chyba, że takie będzie jego życzenie. Najszybciej będzie Ligoty do Bielska z pociągiem w Piotrowicach z pociągu rybnickiego (raciborskiego).

Również ostatni zarzut („w godzinach szczytu będzie stała w korkach i jej rozkład będzie fikcją, należy traktować w ramach niesmacznego żartu”) nie jest oparty na danych faktycznych. Czasy jazdy mikrobusów zostały wytyczone w czasie przejazdów w godzinach szczytu. Dodatkowa rezerwa na odjazd do Piotrowic wynosi 4 minuty, bo tyle może się opóźnić kurs, aby zachować skomunikowanie z pociągiem. Komunikacja będzie w kierunku Bielska-Białej praktycznie drzwi w drzwi.

**Liczba pociągów w nowym rozkładzie jazdy została zwiększona często w sposób sztuczny, czego dowody widać na stacji Rybnik. Pociągi relacji Katowice - Racibórz podzielono przy tworzeniu rozkładu na dwie relacje. Efekt jest taki, że na stacjach od Katowic do Rybnika i od Raciborza do Rybnika podawane są odjazdy tylko i wyłącznie do Rybnika. Nie jest napisane, że można jechać dalej. Internetowy rozkład też widzi te pociągi jako dwa odrębne i jeśli postój w Rybniku jest krótszy, niż 3 minuty, to każe czekać ponad godzinę. To głównie wina Kolei Śląskich, które nie skorzystały z możliwości korekty wniosków rozkładowych, w celu połączenia pociągów w bezpośrednie relacje.**

Znowu stowarzyszenie mija się z prawdą. Liczba pociągów w regionie o charakterze służby publicznej wzrasta z ok. 480 do ok. 620 tj. 29% (część pociągów Kolei Śląskich stanowią kursy komercyjne), podobnie wzrasta też praca eksploatacyjna o ponad 22%.  Wskazane wyżej połączenia są widoczne w rozkładzie jazdy zamieszczonym na naszej stronie. Wniosek ten został prawdopodobnie wyciągnięty na podstawie danych uzyskanych z innego, niezweryfikowanego i nieznanego nam źródła. Z 14 par pociągów na 15 na odcinku Racibórz-Rybnik jedzie bezpośrednio do Katowic.

**Obiecywane zwiększenie ilości pociągów do Gliwic nie znalazło pokrycia w nowym rozkładzie jazdy - pociągów jest mniej. Warto jeszcze zwrócić uwagę na niektóre, haniebne praktyki, jakie poczyniono względem najbardziej zatłoczonych pociągów. Celowo ułożono im rozkład jazdy w ten sposób, by pasażerowie przestali jeździć tymi pociągami - na przykład w godzinach szczytu dla pociągu z Gliwic którym jeździ 300 osób wprowadza się dodatkowe 13 minut postoju w Chorzowie Batorym i skraca relację tylko do Katowic, choć za Katowicami frekwencja nadal przekraczała 200 osób.**

Znowu stowarzyszenie podaje nieprawdę, porównując rzeczy nieporównywalne. Spółka podawała, że jest więcej pociągów na linii średnicowej, a nie na wybranych odcinkach.  Różnica dotyczy całej trasy Gliwice-Częstochowa, na odcinku Gliwice –Katowice różnice nie są znaczne (ale są). Podawaliśmy, że będą pociągi co 30 minut na odc. Gliwice-Dabrowa Górnicza Ząbkowice, a w szczycie co 30 minut do Myszkowa i Zawiercia. Pociągów jest więcej  zarówno liczbowo, jak i w dni wolne. Od II 2012 r. na odcinku Gliwice –Katowice kursuje 40 par pociągów,  z tego 20 codziennie, od 9.XII jest 41 par pociągów, z tego 24 codziennie, a od 18.I 27 codziennie. Jeśli wzrost liczby kursów w dni robocze o 2%, a w dni wolne o 35% to spadek to gratulujemy SKRGŚ matematyki. Pała! Tym bardziej, że nasza informacja dotyczyła całej średnicy, gdzie liczba pociągów rośnie o wyższe wskaźniki (zwłaszcza na odc. Katowice-Sosnowiec i Sosnowiec-Dąbrowa Górnicza oraz Katowice-Częstochowa).

Oczywistym oszczerstwem jest imputowanie jakoby „ułożono [...] rozkład jazdy w ten sposób, by pasażerowie przestali jeździć tymi pociągami”. Głos ten nie uwzględnia oczywistych faktów, takich, jak np., że rozkład jazdy pociągów osobowych jest trasowany po ułożeniu rozkładu jazdy pociągów dalekobieżnych, na stacji Katowice występują ograniczenia przepustowości z powodu remontu.

Po pierwsze pociąg 40616, którym jeździ ok. 400 osób (nie 300) nie będzie miał postoju w Chorzowie Batorym dłuższego niż 0,5’. Po drugie pociąg 40616 będzie dalej kursował do Częstochowy, jak obecnie. Po trzecie  frekwencja w tym pociągu za Katowicami wynosi nie 200, a 150 osób (blisko 300 osób wysiada w Katowicach), a za Zawodziem już ok. 110, do Sosnowca dojeżdża ok. 90 pasażerów. Po trzecie postój w Batorym będzie miał obecny poc. 40212 z potokami ok. 150 osób, który miał być odwołany ze względu na brak wolnej krawędzi peronowej w Katowicach między 7:15-7:40. Wspólnie z PLK ustaliliśmy, że pociąg do zakończenia remontu peronu 4 będzie miał przesiadkę w Chorzowie Batorym na pociąg z Lublińca ze względu na brak możliwości wjechania do Katowic i wjedzie do Katowic bez postoju 13’ wtedy, kiedy będzie ku temu techniczna możliwość po zakończeniu remontu peronu 4. Po czwarte żaden pociąg obecnie kursujący Gliwice-Katowice nie został skrócony, w nowym rozkładzie jazdy zostały za to wydłużone 3 pary takich pociągów do/z Dąbrowy Górniczej Ząbkowice.

Adam Warzecha

rzecznik Kolei Śląskich