

Koleje Śląskie przejdą do historii, gdyż w żadnym z regionów nie wprowadzono tak szybko nowego przewoźnika na tak rozległą sieć kolejową. Tylko czy pasażer na tym nie straci?

Przejęcie przewozów regionalnych przez Koleje Śląskie, którego właśnie jesteśmy świadkami, nadal stanowi pewną niewiadomą: czy się uda, czy też pierwsze miesiące wiązać się będą z chaosem, problemami podróżnych i zawiedzionymi nadziejami na nową, lepszą kolej dla drugiego pod względem liczebności województwa?

Ku odnowie oblicza kolei

Dotychczas Koleje Śląskie zasłynęły z kilku drobnych, lecz zwiastujących nową jakość zmian. Ich symbolem stały się automaty na kawę i przekąski w zmodernizowanych pociągach EN57 czy mimo różnych animozji -wprowadzenie od samego początku wzajemnego honorowania biletów z Przewozami Regionalnymi. W Kolejach Śląskich jest pokładana duża nadzieja. Podsycają ją zapowiedzi władz województwa: zwiększenie pracy przewozowej o 1/5 w stosunku do przewozów realizowanych łącznie przez Przewozy Regionalne i Koleje Śląskie w bieżącym roku. Za dobrą monetę brane są plany wprowadzenia cyklicznego rozkładu jazdy czy skrócenia czasów przejazdów na części tras. Pasażerów kusić będzie też atrakcyjna oferta sieciowego biletu dobowego za 26 zł.

Złe symptomy

Ten bardzo optymistyczny obraz rysowany przez samorząd województwa zakłóca kilka spraw. Najbardziej nagłośnioną jest utrata bezpośredniego połączenia Katowic z Kielcami. Władze województwa się nie porozumiały, w związku z czym pasażerów na tej trasie w niektórych godzinach czekają aż dwie przesiadki, w tym jedna na... autobus. Zapewnienia, iż w ciągu kilku miesięcy sprawa zostanie załatwiona, brzmią niczym ponury żart, gdyż znaczne grono podróżnych w tym czasie zdąży się przyzwyczaić do przewoźników autobusowych lub po prostu siądzie za kierownicę auta. Problemy pojawiają się także na innych relacjach międzywojewódzkich. Przejazd między Opolem a Gliwicami przez Strzelce Opolskie będzie odbywać się z przesiadką w Strzelcach. A pociągi KS z Częstochowy Osobowej do Radomska będą odjeżdżały zazwyczaj co godzinę, a Przewozów Regionalnych nieco rzadziej, ale zawsze 5 minut po KS (np. pociąg KS odjeżdża o 5.35, a PR o 5.40). Pewne zdziwienie może wywoływać również dobór

postojów na stacjach pośrednich, czego przykładem jest pomijanie przez część składów stacji Katowice Ligota.

Tabor na wczoraj

Wadą całego przedsięwzięcia jest konieczność poszukiwania taboru dostępnego „od zaraz”. W Polsce rynek leasingu używanego (nowoczesnego lub starszej generacji) taboru pasażerskiego dopiero się rodzi. Stosunkowo mała liczba przewoźników czyni ten interes, póki co, dość niestabilnym, a w efekcie ceny nie są zbyt atrakcyjne. Przykładowo, w przetargu dla KS oferta na dzierżawę 17 wagonów okazała się blisko o 50% wyższa, niż szacunki zamawiającego. W długookresowej perspektywie różnorodność typów taboru może rodzić problemy, począwszy od kwestii utrzymania, po brak wspólnych standardów wysokości wejść (problem dostępności taboru dla osób niepełnosprawnych). Niedosyt taboru wymusza też obiegi z krótkimi czasami postoju na stacjach końcowych. Z jednej strony, optymalizacja obiegów, a przez to kosztów, budzi szacunek. Z drugiej – w warunkach polskich – przy dość powszechnych opóźnieniach, zagraża utrzymaniu rozkładu.

[mc4wp_form id="84"]

W kontekście opóźnień

Startu Kolejom Śląskim nie ułatwia też opóźnienie w realizacji kluczowych projektów stanowiących tło ich działań. Zakup ezetów do obsługi połączeń międzywojewódzkich, według pierwotnych założeń, miał być flagowym projektem na EURO 2012. Jednak obecnie – po odebraniu projektu Przewozom Regionalnym i podziale na grupy zakupowe – pojawia się pytanie, czy uda się wykorzystać te środki w obecnej perspektywie unijnej. Południowa Grupa Zakupowa, która składa się z czterech województw – świętokrzyskiego, małopolskiego, podkarpackiego i śląskiego, chce łącznie nabyć 19 ezetów. Przetarg ma zostać ogłoszony jeszcze do końca bieżącego roku, a pierwsze pociągi wyjadą na tory w 2014 r. Zakup pociągów przyniesie realne korzyści również dla połączeń wewnątrz województwa, jednak na razie KS muszą radzić sobie bez tego taboru. Nie udało się też wdrożyć Śląskiej Karty Usług Publicznych. W efekcie w przyszłości nikną obietnice korzyści związanych z integracją taryfową między kolejami a transportem lokalnym. Funkcjonujący Śląski Bilet Miesięczny i Miesięczny Bilet Metropolitalny to ledwie namiastka możliwej

integracji.

Konkurencja ze strony motoryzacji

Na Koleje Śląskie czyha jeszcze jedno zagrożenie, niezależne od samego przewoźnika, a związane z rozwiniętą infrastrukturą drogową. Serce regionu przecinają bezpłatne na obszarze konurbacji autostrady A4 i A1, a sukcesywnie oddawana jest też Drogowa Trasa Średnicowa w standardzie drogi ekspresowej. Na terenie GOP istnieje też infrastruktura drogowa o dużej przepustowości, która jest pozostałością po obsłudze przemysłu. Równocześnie plany rewitalizacji tras kolejowych na Śląsku są stosunkowo ubogie i niepewne. Dodatkowo wiele miast konurbacji przyjęło promotoryzacyjną politykę, czego najlepszym przykładem są Gliwice. W tym mieście zlikwidowane zostały tramwaje, a w centrum – co przy tej wielkości miastach jest rzadkością – nie ma strefy płatnego parkowania. Takie podejście przekłada się na wysoki poziom zmotoryzowania – na koniec 2011 r. w Gliwicach na 1000 mieszkańców przypadało 515,5 samochodów osobowych, a w Katowicach – 516,3. Biorąc pod uwagę kilkunastoletnie zaniedbania inwestycyjne w obszar trakcji tramwajowej oraz nie zawsze atrakcyjną sieć połączeń autobusowych, Kolejom Śląskim trudno liczyć na efekt synergii z lokalnym transportem publicznym.

Zmiany nie po kolei

Choć można zrozumieć przesłanki, którymi kierowały się władze województwa, podejmując decyzję o przekazaniu połączeń regionalnych Kolejom Śląskim, to jednak pojawia się pytanie o sposób realizacji przedsięwzięcia. Warto mieć świadomość, że w optymalnym modelu należałoby wpierw zdefiniować cele kolei w kontekście potrzeb rozwoju regionalnego i polityki zrównoważonego rozwoju oraz określić program ich osiągnięcia. Dopiero wtedy można wybrać sposób realizacji tych zadań: czy powierzyć przewozy własnej spółce, czy organizować, z trzyletnim wyprzedzeniem, przetargi na obsługę poszczególnych podsieci, tak jak to się dzieje np. w Niemczech czy Szwecji? Za drugim rozwiązaniem przemawia wiele argumentów. Przewoźnik, uzyskując określoną dopłatę, ponosi ryzyko dotyczące kosztów funkcjonowania i wpływów z biletów, a budżet województwa jest odciążony od dużych kosztów początkowych, niższe są też koszty funkcjonowania. Przy dobrze zorganizowanym rynku uwaga samorządów mogłaby być skierowana w stronę infrastruktury: reaktywacji zawieszonych linii, dopasowywania układu przystanków i stacji kolejowych do zmieniających się struktur urbanistycznych czy

tworzeniu nowoczesnych węzłów intermodalnych. W ten sposób województwo mogłoby osiągnąć więcej w ciągu kilku lat, niż powierzając na ostatnią chwilę obsługę całości sieci Kolejom Śląskim.

Nie zawieść nadziei

W obecnej sytuacji istnieje ryzyko, że zainteresowanie władz po zakończeniu procesu zmiany przewoźnika odwróci się od kolei. Sprawy rozwoju transportu publicznego zdominują inne aspekty rozwoju regionalnego. Argumenty za dalszym rozwojem kolei będą kontrowane argumentami o nakładach finansowych i organizacyjnych województwa związanych ze startem Kolei Śląskich i dzisiejszym zaciskaniem pasa w innych obszarach, za które odpowiada administracja regionalna. W przypadku ewentualnych kłopotów przy przejmowaniu tras przez Koleje Śląskie, dzisiejsze optymistyczne zapewnienia mogą przynieść opłakany skutek: nadzieje pasażerów zostaną zawiedzione. Skończy się marzenie o kolei na miarę XXI w. Może przyczynić się to do dalszego odpływu pasażerów.

Ryzykowny eksperyment

Bardzo trudno jest dziś wyrokować, czy Koleje Śląskie w pierwszych latach spełnią pokładane w nich nadzieje. Przejęcie obsługi tak dużej sieci kolejowej od dotychczasowego operatora w ciągu pół roku, stanowi niespotykany nigdzie w Unii Europejskiej eksperyment; ciekawy, ale zarazem bardzo ryzykowny. Należy mieć jedynie nadzieję, iż w czasie tego eksperymentu nie straci pasażer.

Źródło: Kurier Kolejowy.