



Nasz Wspólny Śląski Dom



44-217 Rybnik, ul. Wawelska 39,
tel.: 32 – 42 25 774,
e-mail: nasz.wspolny.slaski.dom@gmail.com,
[http:// www.nwsd.pl](http://www.nwsd.pl)



Rybnik, 5 stycznia 2013r.

Pasażerska komunikacja kolejowa na terenie Rybnickiego Okręgu Węglowego w aspekcie działalności Kolei Śląskich.

Przejęcie przez Koleje Śląskie transportu osobowego na terenie głównie województwa śląskiego skłonił nas do przeprowadzenia krótkiej analizy zdarzeń, które wynikły w trakcie wprowadzania rozkładu jazdy z dnia 9 grudnia 2012r. oraz przedstawienia uwarunkowań powstałych w minionym latach.

Analizę ograniczyliśmy do obszaru Rybnickiego Okręgu Węglowego /ROW/ ze szczególnym uwzględnieniem Rybnika jako centralnego miejsca i najludniejszego miasta w tym okręgu, w którym krzyżują się szlaki kolejowe. Występuje tu skrzyżowanie szlaków: Północ - Południe, czyli Katowice-Rybnik - Chałupki /Bohumin/, Wschód - Zachód, czyli Pszczyna - Rybnik - Racibórz /Kędzierzyn/, a także Rybnik-Żory-Wisła.

I. Działalność Polskich Kolei Państwowych /PKP/, w tym Przewozów Regionalnych

W Rybnickim Okręgu Węglowym występowała wieloletnia akceptacja sytuacji, której pociągi w relacjach:

Rybnik-Pszczyna trasę 36 km pokonywały w godzinę,
Rybnik-Chałupki trasę 30 km pokonywały w czasie 56 -72 minut,
Rybnik-Racibórz, trasę 38 km pokonywały w czasie 47-51 minut.

W wyniku decyzji władz centralnych , PKP i Przewozy Regionalne realizowały działania, które w praktyce skutkowały:

1. Likwidacją wielu linii przewozów pasażerskich /Orzesze-Żory-Jastrzębie Zdrój, Jastrzębie Zdrój Moszczenica-Cieszyn, Rybnik-Zabrze-Makoszowy-Gliwice, Wodzisław Śląski-Jastrzębie Zdrój, Jaśkowice-Tychy/,
2. Likwidacją pociągu /pierwotnie przyśpieszonego/ relacji Rybnik-Żory-Wisła, nawet w soboty i niedziele, kiedy przez okres kilku lat od uruchomienia na tej linii były nadkomplety pasażerów,
3. Ograniczeniem liczby kursujących pociągów /przykładem są wszystkie trasy za wyjątkiem w pewnych latach linii Katowice-Rybnik/,

4. W odniesieniu do przesiadek-można przykładowo wskazać na sytuację, kiedy pociąg z Rybnika do Bohumina przyjeżdżał kilka lub kilkanaście minut po odjazdach pociągów w kierunku: Żyliny, Pragi, Wiednia, Brna, Budapesztu, a na następne pociągi odjeżdżające w tych kierunkach trzeba było czekać rzędu dwóch godzin. Do naszych południowych sąsiadów w Unii Europejskiej udawano się z szybkością w jakich podróżowali nasi pradziadkowie to jest rzędu 30 km/ godzinę.
5. Utrzymaniem lub zmniejszeniem /w praktyce poprzez opóźnienia w stosunku do planu/ prędkości jazdy.
6. Obniżeniem komfortu jazdy /drgania, stukot kół i hałas / za przyczyną wyeksploatowanego taboru i torowisk.
7. Nie dostosowaniem czasów odjazdów i przyjazdów do oczekiwań podróżnych.
8. Nie troszczeniem się o dogodne przesiadki.
9. prowadzeniem wielomiesięcznych remontów linii Katowice-Rybnik /głównie na odcinku Leszczyny-Katowice Ligota; zaledwie kilkanaście kilometrów !/ skutecznie zniechęcających do podróży koleją, a to za sprawą uciążliwej autobusowej komunikacji zastępczej na pewnych odcinkach trasy lub kierowaniem pociągów przez Łaziska Średnie- Hutę,- utrzymywaniem lub podnoszeniem cen biletów, które były relatywnie wysokie w stosunku do siły nabywczej przeciętnego pasażera,
10. Często występującymi opóźnieniami i to w stosunku do planu zakładającego wolne pokonywanie tras.
11. Likwidacją szkolnictwa o profilu kolejowym.
12. Niewykorzystywaniem środków przyznawanych przez Unię Europejską w ramach Funduszu Spójności CF oraz Europejskiego Regionalnego Funduszu Rozwoju ERDF na remont torowisk.
13. Brakiem synchronizacji połączeń kolejowych z komunikacją autobusową.
14. Szeregiem innych rażących zaniedbań: nierzetelna informacja, kiepska jakość obsługi, brud w wagonach, zdewastowane stacje, brak poczucia bezpieczeństwa w pociągach itd., itp.

Działając wbrew oczywistym potrzebom społecznym i z negatywnym nastawieniem do klienta, otrzymano zamierzony spadek liczby ogólnej pasażerów będący argumentem uzasadniającym dalsze ograniczania liczby kursów, czy też likwidację połączeń.

II. Koleje Śląskie.

Do powyższych zaszłości doszły aktualnie nowe, towarzyszące wprowadzonemu przez Koleje Śląskie z dniem 9 grudnia 2012 roku rozkładowi jazdy i przejęciu przewozów pasażerskich na całym obszarze województwa śląskiego. Nastąpiła kontynuacja niekorzystnych dla pasażerów działań, a mianowicie:

1. Zamknięcie linii kolejowej na odcinku Wodzisław Śląski-Chałupki stacja graniczna.
2. Brak kursów pociągów zwykłych do Bohumina /stacja graniczna w Czechach/ poprzez Chałupki zarówno z Rybnika jak i Raciborza wraz z wieloma konsekwencjami wynikającymi z tego faktu. Dla ścisłości trzeba wskazać na pociąg Moskwa-Praga /VLTAVA/ przez Rybnik, Racibórz przyjeżdżający do Bohumina w środku nocy, prowadzący niemal wyłącznie wagony z miejscami do spania. Bohumin to węzłowa stacja kolejowa czeska skąd często odjeżdżają pociągi w kierunku: następnej węzłowej stacji Żyliny /Słowacja/, Budapesztu, Wiednia, Pragi. Wiadomo, że z wymienionych miast można kontynuować podróż w różnych kierunkach niemal do wszystkich państw Unii Europejskiej. Oznacza to, że mieszkańcy Rybnickiego Okręgu Przemysłowego w liczbie co najmniej rzędu 400 tysięcy praktycznie pozbawieni zostali dogodnej komunikacji kolejowej z Czechami, a przez to z wieloma państwami Unii Europejskiej. Wszystko to odbywa się, przy całkowitej bierności rozbudowanych agend Unii Europejskiej, władz centralnych Polski oraz za wiedzą euro posłów, posłów, senatorów i wszelakich władz w województwie śląskim. Obecnie z Rybnika /140.000 mieszkańców/ do Bohumina i dalej do pobliskiej Ostrawy /312 000 mieszkańców/ są najkorzystniejsze połączenia poprzez Katowice /ponad 40 km w kierunku przeciwnym od celu podróży !/, a czas planowanej podróży do Bohumina wynosi w najlepszych przypadkach nieco ponad 3 godziny. Długość tej trasy kolejowej relacji Rybnik-Chałupki-Bohumin po której aktualnie nie jeżdżą bezpośrednio pociągi wynosi około 35 kilometrów, czyli teoretyczna szybkość podróżna drogą okrężną to około 12 km/godzinę. Porównując to z czasem jazdy pociągów z Bohumina do Pragi wynoszącym w najkorzystniejszych przypadkach 3 godziny 24 minut wnioskować możemy o całkowitej indolencji władz polskich zarówno szczebla centralnego jak i terenowego w rozwiązywaniu potrzeb społecznych na odcinku pasażerskiego ruchu kolejowego.

3. Na powyższe skandaliczne realia związane z podróżą koleją nakłada się również zły stan komunikacji przygranicznej w odniesieniu do autobusów i taksówek. Świadczą o tym następujące fakty: Rybnicki Okręg Przemysłowy nie ma połączeń autobusowych z Czechami w ruchu przygranicznym, a taksówki nie mają prawa wjazdu w celach zarobkowych na teren Czech i odwrotnie czeskie na teren Polski i to nawet na odległość kilku kilometrów! Denerwujący ten stan jest szczególnie widoczny w Cieszynie. Taksówki nie mają prawa przewozu osób na kilkukilometrowym odcinku z polskiego Cieszyna do Cieszyna czeskiego na przykład do dworca kolejowego, skąd odjeżdżają pociągi w relacjach zbliżonych do tych jakie występują w Bohuminie. Problemy te były zgłaszane przez Stowarzyszenie Nasz Wspólny Śląski do Unii Europejskiej w związku z prowadzonymi konsultacjami społecznymi zmierzającymi do usunięcia przeszkód na jakie napotykają w życiu codziennym mieszkańcy Śląska

III. Stwierdzenia końcowe i wnioski.

1. Koleje Śląskie przejęły w spadku powyższy bagaż rażących zaniedbań lub być może celowych destrukcyjnych działań, za które odpowiadają Polskie Koleje Państwowe i władze centralne.
2. Nadzieje, że Koleje Śląskie rozwiążą niezwłocznie kilkudziesięcioletnie złe gospodarowanie PKP na wszystkich odcinkach swojej działalności były i są iluzoryczne.
3. Władze centralistyczne i terenowe działające pod przewodnictwem partii, których przedstawiciele zasiadali i zasiadają w Sejmie oraz Senacie, a zwłaszcza PO, PiS, SLD. PSL są sprawcami rażących zaniedbań na kolei w III Rzeczypospolitej Polski, a obecnie w Kolejach Śląskich. Sejmik województwa śląskiego jako całość, a w szczególności najsilniejsze kluby Platformy Obywatelskiej oraz Prawa i Sprawiedliwości wykazały całkowitą indolencję związaną z powołaniem i rozszerzeniem działalności Kolei Śląskich. Przerzucanie odpowiedzialności na Marszałka sejmiku śląskiego i część Zarządu Kolei Śląskich wskazuje na generalny brak poczucia odpowiedzialności radnych za realizacji zadań społecznych. Co więcej radni znajdujący się w opozycji czują się komfortowo w zaistniałej sytuacji przerzucając wyłączną odpowiedzialność na radnych koalicji rządzącej. Opozycjoniści wywodzą się z tych formacji, które już dziesiątki lat temu uważały, im gorzej jest w Polsce tym lepiej. Skoro nie chcą uczestniczyć w procesie podejmowania decyzji poprzez wskazywanie optymalnych rozwiązań ich obecność w sejmiku jest zbędna.
4. W czasach komuny Rybnik miał bezpośrednie połączenie kolejowe do Bułgarii /Burgas/ przez Budapeszt. Często kursowały pociągi pomiędzy stacjami granicznym Chałupki-Bohumin z dogodnymi połączeniami

z pociągami odjeżdżającymi oraz przyjeżdżającymi w /z/ kierunku Rybnika oraz Raciborza. Unia Europejska wśród podstawowych celów wymienia: pełną swobodę przepływu ludzi obrębie Unii oraz polepszenie standardów życia. W aspekcie niniejszych omawianych spraw obecność Polski w Unii Europejskiej nie skutkuje dążnością do osiągnięcia powyższych celów. Wprost przeciwnie występuje regres w stosunku do stanu jaki miał miejsce w okresie Polski "komunistyczne". Stwarzanie utrudnień komunikacyjnych pomiędzy sąsiednimi państwami, w tym przypadku zwłaszcza w strefie przygranicznej jest sytuacją ze wszech miar skandaliczną w dobie głoszonych haseł integracji europejskiej.

5. Brak konstruktywnych działań na rzecz pomyślności obywateli ze strony władz polskich związanych z komunikacją publiczną powoduje, że zachodzi pilna potrzeba eliminacji wyżej naprowadzonych nieprawidłowości i zaniedbań poprzez działania władz Unii Europejskiej.
6. W tym stanie rzeczy, niezbędne jest podjęcie przez Koleje Śląskie zdecydowanych działań na rzecz zwiększenia szybkości jazdy, komfortu podróżowania, zagwarantowania dogodniejszych połączeń itd., czyli jej działalność koncentrować powinna się na eliminowaniu wszystkich negatywnych zjawisk, które występowały u jej poprzedniczki to jest PKP i wchodzące w jej skład Przewozy Regionalne. Wiadomo, że zwłaszcza skrócenie czasu jazdy z Rybnika do Katowic i zwiększenie liczby kursów, wydatnie przyczyni się do wzrostu liczby pasażerów.
7. Śląskie Koleje nie powinny dopuścić do marginalizacji pasażerskich przewozów kolejowych i pogorszenia infrastruktury kolejowej. Wskazujemy, że w momencie wprowadzenia opłat za korzystanie z autostrad A1 i A4, a zwłaszcza A1 przebiegającej od granicy /Gorzyczki/ poprzez Żory, Bełk niemal aż do Sośnicy przez obszar ROW pojawią się potencjalni nowi klienci Kolei Śląskich.
8. Podstawową przyczyną niepowodzenia przedsięwzięcia polegającego na radykalnym zwiększeniu zadań przewozowych przez Koleje Śląskie był skandaliczny dobór kadr charakterystyczny dla wszechobecnego polskiego nepotyzmu.
9. Brak wiedzy praktycznej decydentów powołanych dla rozwiązania postawionego zadania przejęcia pasażerskich przewozów kolejowych w województwie śląskim znajduje potwierdzenie w nikłej znajomości realiów w całym ciągu podejmowanych decyzji i tak:
 - a) nie uwzględniono podstawowego prawa zarządzania w takiej sytuacji- im dogłębniej są dokonywane zmiany, a czas wprowadzania krótszy tym prawdopodobieństwo popełnienia błędów lub braku rozwiązań optymalnych jest zdecydowanie większe,

- b) wystąpił brak możliwości dogłębnego sprawdzenia nowego taboru w warunkach ruchowych oraz dyspozytorów, maszynistów, kierowników pociągów, konduktorów itd. itp. Wszystko to nakazywało daleko idącą ostrożność w rozszerzaniu oferty przewozowej w stosunku do Przewozów Regionalnych,
- c) rozwiązaniem gwarantującym w miarę satysfakcjonujący rezultat było doraźne przejęcie na okres 3-4 miesięcy dotychczasowego rozkładu jazdy. Zdobyte w tym czasie doświadczenie oraz prace optymalizujące proces opracowywania i wdrażania nowego /lepszego/ rozkładu jazdy zapewne skutkowałyby powodzeniem przedsięwzięcia,
- d) prawdopodobnie nie uwzględniono destrukcyjnych działań ludzi z dawnego układu, zainteresowanych nie wprowadzaniem zmian w nieefektywnym układzie organizacyjnym.
10. Koleje Śląskie jako przewoźnik lokalny jest ze wszech miar potrzebny ponieważ ma potencjalne możliwości wyeliminowania wszystkich nieprawidłowości, które otrzymał w spadku po poprzednikach oraz naprawienia błędów jakie popełniły w czasie dynamicznego rozszerzenia swojej działalności.
11. W strategię rozwoju Kolei Śląskich należy wpisać niezwłoczne uruchomienie kolejowego ruchu pasażerskiego przygranicznego - do Czech /Buhumin/ oraz Słowacji /Czadca/. Może to nastąpić na zasadach współpracy partnerskiej - kursy ze Słowacji do Zwardonia lub Żywca, z Czech do Rybnika ewentualnie Raciborza.
12. Trzeba mieć świadomość, że pozyskiwanie nowych pasażerów w liczącej się skali będzie możliwe tylko w przypadku, gdy Koleje Śląskie zagwarantują warunki podróżowania zbliżone do standardów europejskich.

*Prezes Zarządu Głównego
Stowarzyszenia NWŚD*

Paweł Helis

Rybnik, dnia 21 grudnia 2012r.