

Krzysztof SZYMAŃSKI¹

MOŻLIWOŚCI OŻYWIENIA KOLEJOWYCH PRZEWOZÓW REGIONALNYCH W WOJEWÓDZTWIE ŚLĄSKIM

Streszczenie. Artykuł omawia dwie metody poprawy sytuacji kolei regionalnych w województwie śląskim: działania w sferze rozkładu jazdy oraz taryfie. Implementacja tych rozwiązań powinna przyczynić się do zahamowania spadkowego trendu w kolejowych przewozach pasażerskich w regionie.

METHODS OF IMPROVEMENT CURRENT SITUATION OF REGIONAL RAILWAYS SYSTEM AT SILESIA PROVINCE

Summary. This paper is to present two methods of improvement in the situation of regional passengers' rail trains at Silesian province. They are the following: introducing the new timetable and changes in table of fares. Implementation of these solutions can inhibit decreasing tendency at the regional passengers' rail trains system.

1. WPROWADZENIE

Artykuł koncentruje się na sposobach zahamowania spadku liczby podróżnych, korzystających z kolejowych przewozów regionalnych na terenie województwa śląskiego. Przedstawiono dwa rozwiązania, mające służyć poprawie sytuacji kolei regionalnych:

- przebudowa rozkładu jazdy w kierunku rozkładu cyklicznego,
- nowe oferty taryfowe.

W przeciwieństwie do kosztownych i czasochłonnych rozwiązań (choć oczywiście w dłuższej perspektywie niezbędnych), polegających na zakupie nowego taboru czy modernizacji infrastruktury, wprowadzenie równoodstępowego ruchu pociągów oraz nowych ofert taryfowych nie wymaga ponoszenia wysokich nakładów i jest możliwie do realizacji w relatywnie krótkim horyzoncie czasu. Co również istotne, dopasowane do potrzeb rynku oferty przewozowa i taryfowa wydają się być warunkiem niezbędnym i koniecznym poprawy aktualnej sytuacji kolei regionalnych.

2. OBSERWOWANY SPADEK PRZEWOZÓW PASAŻERSKICH I JEGO GENEZA

Literatura wymienia liczne przyczyny zmniejszenia się popytu na rynku regionalnych przewozów kolejowych ([1] s. 41 – 42 lub [2]). Na terenie województwa śląskiego z pewnością istotnymi czynnikami odpowiedzialnymi za spadek liczby pasażerów korzystających z usług kolei są:

¹ Student specjalności Inżynieria Ruchu na Wydziale Transportu Politechniki Śląskiej, Forum Transportu Pasażerskiego, adres e – mail: rymik1@o2.pl

- dynamiczny rozwój motoryzacji indywidualnej i sieci drogowej,
- intensywny rozwój autobusowego transportu publicznego i komercyjnego substytucyjnego względem regionalnych przewozów kolejowych,
- zmniejszenie i zmiana struktury zatrudnienia,
- spadek konkurencyjności cenowej kolei wobec motoryzacji indywidualnej, transportu autobusowego oraz komunikacji miejskiej,
- brak szeroko rozumianych działań marketingowych, podejmowanych przez przewoźnika kolejowego, skutkujący m.in.: niedostosowaniem oferty przewozowej do potrzeb mieszkańców czy brakiem konkurencyjnej polityki taryfowej,
- coroczne ograniczanie oferty przewozowej spowodowane m.in.: chronicznymi problemami z finansowaniem regionalnych przewozów kolejowych,
- pogarszający się stan infrastruktury, owocujący m.in.: drastycznymi wydłużeniami czasu przejazdu poszczególnych odcinków sieci.

Znaczenie kolei regionalnych w województwie gwałtownie zmalało na przestrzeni ostatnich 25 lat. Począwszy od 1981 roku drastycznie spadła zarówno liczba przewożonych pasażerów w ciągu roku oraz udział kolei w obsłudze transportowej mieszkańców regionu. Wielkość spadku liczby przewożonych pasażerów obrazuje porównanie danych o potokach pasażerskich w regionie ze skrajnych lat analizowanego okresu. W 1981 roku na obszarze aglomeracji katowickiej przewieziono niespełna 72 miliony podróży [3]², co daje ok. 200 tysięcy pasażerów dziennie, bez rozróżnienia na dni robocze i wolne. Natomiast w 2005 roku z usług kolei regionalnych na obszarze całego województwa śląskiego korzystało dziennie ok. 80 tysięcy osób [4]³, w tym ok. 30 tysięcy osób wsiadało na stacjach i przystankach na obszarze konurbacji górnośląskiej⁴.

Skalę spadku wyraźnie pokazuje też liczba pasażerów wsiadających na głównych stacjach regionu. W 2005 roku największy dobowy potok podróży wsiadających odnotowano na stacjach: Katowice – 12,0 tys. pasażerów, Częstochowa – 6,6 tys., Gliwice – 5,5 tys. i Bielsko-Biała – 2,7 tys. [4]. Tymczasem analogiczne dane dla roku 1980 przedstawiają się następująco: Katowice – 77,8 tys. pasażerów, Gliwice – 30,6 tys., Bielsko-Biała – 26,5 tys., Częstochowa – 20,2 tys. [5]. Warto również zaznaczyć, iż w regionie jest wiele popularnych ówczesnie stacji, na których obecnie ruch pociągów jest zawieszony. Najdobitniejszym przykładem jest stacja Tychy Miasto – w roku 1980 w typowym dniu roboczym wsiadało tam ok. 7,4 tys. pasażerów.

Tak znaczny spadek liczby przewożonych pasażerów pociąga za sobą spadek udziału kolei w ogóle przewozów realizowanych transportem publicznym w regionie. Sytuacja taka ma miejsce, chociaż przewozy realizowane komunikacją miejską oraz autobusowym transportem regionalnym zanotowały w tym okresie również istotny spadek. O ile na początku lat 80. udział kolei w obsłudze mieszkańców aglomeracji katowickiej transportem zbiorowym wynosił ok. 10% [3]⁵, o tyle już w roku 2000 [6] jedynie 4%. Uwzględniając również podróże piesze oraz realizowane transportem indywidualnym znaczenie kolei w podziale zadań przewozowych na terenie konurbacji górnośląskiej przedstawia się bardzo blado. Na podstawie kompleksowych badań ruchu z 1998 roku [7], udział przejazdów koleją spośród wszystkich innych form przemieszczania się, włączając w to ruch pieszy, dla miasta Katowice wynosił 0,8% (dla porównania komunikacja zbiorowa odnotowała udział 32,7%), dla Siemianowic

² Cytowane dane tyczą się dokładnie tzw. Rejonu Przewozów Kolejowych Katowice, który obejmował obszar znacznie mniejszy od terenu dzisiejszego województwa śląskiego, mniej więcej porównywalny z obszarem konurbacji górnośląskiej.

³ Podano liczbę osób wsiadających na stacjach i przystankach osobowych na terenie województwa.

⁴ Obliczenia autora na podstawie danych z [4].

⁵ Choć [3] podaje udział 7%, jednak z racji błędów w obliczeniach rzeczywisty udział wynosił wtedy około 10%, dane można traktować jedynie szacunkowo, gdyż pod uwagę wzięto cały obszar działania WPK Katowice, który był znacznie większy od terenu RPK Katowice.

Śląskich 0,0% (komunikacja miejska 33,6%). Natomiast dla statystycznego mieszkańca Katowic średnia liczba podróży realizowanych w dobie koleją (ruchliwość) wynosiła 0,008, a dla siemianowiczana 0,000.

Widoczną w przedstawionych materiałach tendencję spadkową przewozów pasażerskich w regionie potwierdza również materiał badawczy zebrany przez autora. Obserwacjami, począwszy od roku 2001, objęte zostały napełnienia pociągów przyjeżdżających i odjeżdżających ze stacji Gliwice. Szczególna uwaga zwrócona została na pociągi z kierunku Katowic w okresie porannej godziny szczytowej, przypadającej między godziną 7.20 a 8.20⁶. Łączną liczbę pasażerów⁷, którzy przyjeżdżali koleją do Gliwic z kierunku Katowic w rozpatrywanym przedziale czasowym w rozbiciu na poszczególne lata, przedstawiono w tablicy 1.

Tablica 1
Liczba podróży wysiadających w Gliwicach

Rok	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Liczba osób wysiadających w Gliwicach	1050	970	950	950	790	730
Dynamika zmian (rok 2006 to 100%)	144%	133%	130%	130%	108%	100%

Źródło: opracowanie na podstawie badań własnych.

3. POTENCJAŁ KOLEI REGIONALNYCH

Pomimo niewielkiego obecnie znaczenia transportu kolejowego na rynku regionalnych i aglomeracyjnych przewozów pasażerskich, kolej w regionie nie powinna być traktowana jak nieodwracalnie usychająca gałąź. Województwo śląskie jest drugim w kraju pod względem liczby mieszkańców, ze znacznym odsetkiem osób zamieszkujących obszary aglomeracji lub miast, charakteryzujące się wysoką gęstością zaludnienia. Województwo wyróżnia się rozwiniętym przemysłem, sektorem usług, lokalizacją licznych placówek naukowo – kulturalnych, a także terenów atrakcyjnych turystycznie. Dodatkowo, region pokryty jest najgęstszą w kraju siecią linii kolejowych, relatywnie dobrze penetrujących obszar województwa. Województwo, a zwłaszcza obszary aglomeracyjne, potrzebuje do dalszego rozwoju sprawnego i efektywnego systemu publicznego transportu pasażerskiego. Wobec rosnącej kongestii w ruchu drogowym trudno za takowy uznać komunikację publiczną, opartą zasadniczo na autobusach, nawet tych najnowszych. Nie należy wszak oczekiwać, że zachęci się społeczeństwo do korzystania z transportu zbiorowego, który oferuje długie i męczące dojazdy do pracy czy szkoły. Czy taka codzienna podróż, trwająca częstokroć ponad godzinę, nawet na „dobrym” miejscu stojącym, może równać się jakościowo do podróży własnym samochodem? Jedynie system transportowy z wiodącą rolą komunikacji szynowej, oferujący szybkie i komfortowe dojazdy, może stworzyć alternatywę wobec motoryzacji indywidualnej.

Celem dokładnego zobrazowania obecnej sytuacji kolei regionalnych na Śląsku oraz możliwości jej poprawy w przyszłości przedstawiano w tablicy 2 analizę SWOT kolei regionalnych w województwie śląskim z punktu widzenia systemu transportowego regionu.

Koleje w województwie, mimo szeregu nękających je obecnie problemów, mają szansę odgrywać znacznie większą rolę w systemie transportowym regionu. Szczególnie całkowicie zaniedbany na chwilę obecną sektor przewozów aglomeracyjnych zdaje się być przyszłościowym rynkiem dla kolei w regionie. Jego atutem z całą pewnością będzie gęsta sieć linii

⁶ Okres godziny szczytu przyjęty na podstawie obserwacji autora. Związany jest z faktem, że główny generator popytu kolejowego ruchu regionalnego w Gliwicach w tych godzinach to Politechnika Śląska.

⁷ Oszacowana na podstawie, zazwyczaj kilkukrotnych, badań liczby osób wychodzących z pociągów przyjeżdżających do Gliwic w przedziale czasowym od 7.20 do 8.20. Dane dla okresu roku akademickiego.

kolejowych na obszarze czterech śląskich aglomeracji (również uwzględniając linie aktualnie niewykorzystywane w ruchu pasażerskim!).

Tablica 2

Analiza SWOT

Silne strony	Słabe strony
<ul style="list-style-type: none"> - konkurencyjny czas przejazdu pomiędzy centrami miast w wielu relacjach - relatywnie duża dla ruchu pieszego dostępność stacji kolejowych, zwłaszcza w większych miastach i aglomeracjach - zdecydowanie wyższy komfort podróży (wręcz gwarancja miejsca siedzącego) wobec transportu autobusowego czy komunikacji zbiorowej - wysoka penetracja regionów atrakcyjnych turystycznie (Beskidy i Pogórze, Jura) - większa niezawodność i mniejsza wypadkowość wobec konkurencyjnych form transportu 	<ul style="list-style-type: none"> - niewielkie znaczenie kolei w ogóle przewozów realizowanych transportem zbiorowym - niedostosowanie w wielu przypadkach oferty przewozowej do potrzeb mieszkańców regionu i podróżnych - nieczytelność, niestabilność i niska jakość oferty rozkładowej - zbyt długie czasy przejazdu w wielu relacjach - dekapitalizacja majątku trwałego, w tym brak zespołów trakcyjnych o $V_{max} > 100 - 110$ km/h - w wielu przypadkach niska konkurencyjność cenowa wobec konkurencyjnych form transportu - niskie poczucie bezpieczeństwa osobistego na dworcach kolejowych - brak działań promocyjnych i często szwankująca informacja, zwłaszcza w okresach zakłóceń w ruchu
Szanse	Zagrożenia
<ul style="list-style-type: none"> - możliwość wprowadzenia nowych przewoźników pasażerskich i związana z tym poprawa jakości świadczonych usług oraz ich efektywności ekonomicznej - większe możliwości pozyskania funduszy unijnych na remonty infrastruktury i zakup nowego taboru w okresie programowania 2007 – 13 - prokolejowa polityka transportowa UE i liczne przykłady wprzęgnięcia kolei w systemy transportowe regionów płynące z krajów zachodniej Europy - wzrost kongestii na drogach - wzrost cen ropy i jej pochodnych - wprowadzenie opłat kongestyjnych lub bardziej restrykcyjnego systemu parkowania w centrach miast - obecna w planach i strategiach szeroko rozumiana integracja z różnymi środkami transportu i przemieszczania się (wspólny bilet, P&R, B&R, węzły przesiadkowe) 	<ul style="list-style-type: none"> - silne przywiązanie znacznej części społeczeństwa do własnego samochodu - dalszy, intensywny rozwój motoryzacji indywidualnej - prosamochodowa strategia kształtowania podziału zadań przewozowych w miastach/regionie - budowa sieci autostrad, obwodnic i dróg szybkiego ruchu przy niewielkich inwestycjach w infrastrukturę kolejową - postępujące pogarszanie się stanu infrastruktury, ograniczanie prędkości jazdy pociągów, zamykanie torów szlakowych, posterunków ruchu itp. - ciągłe zmiany w wizji polityki restrukturyzacji kolei w Polsce

Źródło: opracowanie własne.

4. ŚRODKI POPRAWY JAKOŚCI KOLEI REGIONALNYCH

Rewitalizacja kolei regionalnych na Śląsku zależy od szeregu zewnętrznych czynników, niebagatelny jest jednak wpływ przewoźnika oraz organizatora przewozów na poprawę obecnej sytuacji. Docenić należy zapowiedzi zmian na kolejach regionalnych ze strony Samorządu województwa. Plany przywrócenia do ruchu pasażerskiego odcinka Gliwice – Bytom przez wyłonienie wykonawcy usług kolejowych w trybie przetargowym, czy koncepcja uruchomienia tzw. kolei aglomeracyjnej z Tychów przez Katowice do miast Zagłębia Dąbrowskiego, połączona z zakupem taboru i kompleksową modernizacją infrastruktury nie zmieniają jednak ogólnie negatywnego obrazu kolei regionalnych w województwie śląskim. Podobnie ma się rzecz z modernizacją taboru PKP PR. Projekty te mogą, co prawda, być zaczątkiem zmian na kolei w regionie, jednak rzeczą pilną jest, by racjonalną gospodarkę i marketingowe kształtowanie oferty rozpocząć już teraz, nie czekając na realizację ww. koncepcji.

5. KONCEPCJE ROZWIĄZAŃ

W sytuacji ciągłego niedoboru środków finansowych szczególną uwagę winno zwrócić się na możliwie niskonakładowe środki poprawy jakości kolei regionalnych. W artykule przybliżono koncepcje zmian w rozkładzie jazdy oraz taryfie jako środków poprawy jakości kolei. Obie propozycje charakteryzują się relatywnie niewielkimi kosztami wprowadzenia, a liczne krajowe przykłady zastosowania podobnych rozwiązań⁸ zdają się potwierdzać ich skuteczność.

5.1. Cykliczny rozkład jazdy pociągów 2006/7⁹

W oparciu o kilkuletnie obserwacje systemu transportowego regionu powstała koncepcja nowego rozkładu jazdy pociągów regionalnych. Szerzej opisano ją w jednym z numerów Rynku Kolejowego¹⁰. Zaprezentowany rozkład jazdy oparty jest na układzie ruchu pociągów wyższej kategorii oraz regionalnych zaczynających bieg w ościennych województwach według rozkładu jazdy 2005/6. Na etapie konstrukcji rozkładu jazdy uwzględniono wszelkie znane autorom uwarunkowania techniczno – ruchowe, jak: odcinki jednotorowe, szacunkowe, minimalne stacyjne odstępy czasu krzyżowania się pociągów, minimalne czasy odbiegów i minimalne czasy na skomunikowanie dwóch pociągów dla danej stacji¹¹. Czasy przejazdów poszczególnych fragmentów sieci kolejowej bazują na RJ 2005/6 wg stanu z 11 grudnia 2005 roku.

Podstawą stworzenia nowego konkurencyjnego rozkładu jazdy kolei regionalnych jest weryfikacja obecnych założeń i odejście od „zwyczaju” powielania większości lokalnych pociągów w momencie zmiany obowiązującego rozkładu na rzecz aktywnego, kreatywnego podejścia do zagadnienia organizowania kolejowych przewozów regionalnych na Śląsku.

Podstawowe środki, za pomocą których należy nawiązać walkę o pasażera, to: cykliczny rozkład jazdy wraz z przejrzystą siatką skomunikowań; optymalne dostosowanie pociągów do zapotrzebowania zgłaszanego na rynku, nowa polityka taborowa; nowe, atrakcyjne połączenia bezpośrednie.

Proponowany rozkład jazdy zakłada wprowadzenie na głównych liniach regionu (Gliwice – Katowice – Częstochowa, Katowice – Bielsko-Biała, Katowice – Rybnik) rozkładu cyklicznego z częstotliwością podstawową co 60 minut przez cały dzień, z licznymi punktowymi wzmocnieniami. Na wielu pozostałych liniach wprowadzono rozkład quasi-cykliczny, w którym takt jest nieznacznie zaburzony ze względu na przejazd pociągów wyższych kategorii, względy techniczne lub skomunikowania z pociągami zaczynającymi bieg w innym województwie. Efektem równoodstępowego rozkładu jazdy jest przejrzysta siatka skomunikowań. Przedstawiona propozycja likwiduje szereg obecnie funkcjonujących zdekomunikowań i tzw. gwarantowanych skomunikowań¹². W celu optymalnego wykorzystania dostępnej dla regionu puli pociągokilometrów konieczne jest zweryfikowanie terminów kursowania niektórych pociągów, na przykład przez pryzmat roku szkolnego czy akademickiego, bądź też tzw. długich weekendów. Również częściej należy korzystać na niektórych liniach z ograniczeń kursowania pociągów w dni wolne.

⁸ Cykliczne rozkłady jazdy: Opolszczyzna oraz Wielkopolska, nowe oferty taryfowe dla aglomeracji: Warszawa (bilet strefowy oraz promocyjna taryfa na linii otwockiej), Kraków (bilet strefowy).

⁹ Autor: Krzysztof Szymański, współautorzy: Jakub Zaporowski, Marcin Kozieł, Andrzej Soczówka. Stowarzyszenie Forum Transportu Pasażerskiego.

¹⁰ Materiał autorstwa B. Mazura i K. Szymańskiego przesłano do redakcji Rynku Kolejowego. Prawdopodobny termin publikacji: numer 7-8/2006.

¹¹ Przyjęte na podstawie analizy Służbowych Rozkładów Jazdy lub Sieciowego Rozkładu Jazdy Pociągów.

¹² Przez to pojęcie należy rozumieć takie połączenie przesiadkowe, dla którego czas oczekiwania na stacji pośredniej na najbliższy pociąg w kierunku stacji docelowej jest na tyle długi, iż nie sposób nie zdążyć na ten pociąg.

Racjonalność i efektywność wydawania publicznych pieniędzy przeznaczonych na dofinansowanie kolejowych przewozów regionalnych każe też spojrzeć krytycznie na często zupełnie zbędne składy 2 EN57. Naczelną zasadą konstrukcji nowego rozkładu jest możliwe zagęszczenie częstotliwości przy zachowaniu rytmiczności odjazdów – jeździmy krótszymi składami, ale częściej. Zejście z obsługi składami 2 EN57 na rzecz pojedynczych jednostek nastąpiło na wielu liniach, w tym zwłaszcza: Katowice – Chałupki/Racibórz, Katowice – Kozłów i dalej, Katowice – Wieluń – Dąbrowa. Poczynione w ten sposób redukcje w kosztach uruchomienia pociągów pozwalają na sfinansowanie większej pracy eksploatacyjnej, wykorzystanej m. in. przez dodatkowe pociągi na najbardziej obciążonych odcinkach. Krótsze pociągi – zwłaszcza w godzinach wieczornych – to także większe poczucie bezpieczeństwa osobistego pasażerów, dla których nieprzyjemna jest przestrzeń pustego składu.

Ważną zmianą, dotyczącą dużej ilości pasażerów, są działania rozkładowe w segmencie pociągów przyspieszonych. Założono uruchomienie większej liczby pociągów przyspieszonych oraz zmianę obsady taborowej głównych połączeń tego typu. Pociągi te zamiast elektrycznymi zespołami trakcyjnymi obsługiwane byłyby składami wagonowymi (wagony piętrowe serii Bdhpum), co pozwoliłoby na ich wytrasowanie z prędkością maksymalną 120 km/h. Efektem tych zmian ma stać się większe zadowolenie dużej liczby podróżnych jeżdżących między największymi miastami, związane z poważnymi korzyściami czasowi. Oprócz pociągów przyspieszonych założono także nowe, atrakcyjne dla mieszkańców regionu relacje bezpośrednie, jak Częstochowa – Zwardoń (w dni wolne), Gliwice – Zwardoń/Wisła (w dni wolne), Racibórz – Kraków, Rybnik – Bielsko-Biała czy Częstochowa – Kędzierzyn-Koźle.

Powyższe działania umożliwią w wymierny sposób poprawę oferty rozkładowej na wielu liniach. Dopasowanie terminów kursowania do występujących potoków sprawi, że zaoszczędzony limit pracy eksploatacyjnej można będzie wykorzystać na uruchomienie dodatkowych, w wielu relacjach bardzo potrzebnych, pociągów (czyli, de facto, w sposób beznakładowy). Również optymalizacja zestawień składów pod kątem rzeczywistych napełnień (głównie poprzez zejście ze składu wagonowego lub 2 EN57 na zdecydowanie tańszy pod względem średniej ceny jednostkowego pociągokilometra skład 1 EN57) pozwoli uzyskać oszczędności, które mogą być przeznaczone na bezinwestycyjną poprawę oferty rozkładowej. Pozostałe działania, jak cykliczność, lepsze skomunikowania, zweryfikowanie godziny kursowania pociągów czy nowe relacje z całą pewnością sprawią, że liczba podróżnych korzystających z usług kolei regionalnych wzrośnie, wzrosną więc też przychody biletowe, a deficyt generowany przez te przewozy zmaleje.

5.2. Omówienie zmian na wybranej trasie

Ze względu na wymogi redakcyjne zaprezentowano zmiany tylko na jednej linii: Katowice – Bielsko-Biała – Zwardoń. Wybór ten motywowany jest możliwością pokazania na przykładzie tej trasy wielu zalet proponowanego rozkładu jazdy, w tym także sposobów poprawy szeregu mankamentów rozkładu obecnie obowiązującego. Linia Katowice – Zwardoń jest linią kategorii magistralnej lub pierwszorzędnej¹³, zelektryfikowaną. Na odcinku Katowice – Bielsko-Biała oraz Bielsko-Biała Lipnik – Wilkowice Bystra dwutorowa, na pozostałej części trasy jednotorowa. Jednotorowe odcinki oraz długie odległości czasowe między sąsiednimi posterunkami ruchu na tych odcinkach powodują szereg problemów konstrukcyjnych. Dodatkowym ograniczeniem przy planowaniu rozkładu jazdy było przyjęte założenie wstępne o niezmiennianiu godzin kursowania pociągów regionalnych kursujących po województwie małopolskim i zachowania skomunikowań z nimi (np. na stacji Czechowice-Dziedzice).

¹³ Linia posiada kategorię linii magistralnej do kilometra 42,237 (Katowice – podg Most Wisła), dalej do granicy Państwa pierwszorzędnej.

Pomimo tych ograniczeń przedstawiony rozkład jazdy wprowadza na odcinku Katowice – Bielsko-Biała ruch cykliczny z częstotliwością podstawową co 60 minut od godziny 4 do godziny 21 przez 7 dni w tygodniu. W okresie szczytowym częstotliwość jest zwiększona do półgodzinnej, m. in. poprzez pociągi przyspieszone Regio Plus. Dodatkowo, w godzinach ciężenia do Bielska zagęszczono ruch pociągów na odcinku Pszczyna – Czechowice Dziedzice – Bielsko-Biała wydłużając relację pociągów z Rybnika lub Zebrzydowic do Bielska. Dla odcinka Bielsko-Biała – Żywiec założono ruch quasi-cykliczny, zaburzony przede wszystkim ze względów technicznych.

Proponowany rozkład jazdy zakłada poprawę jakościową oferty przewozowej bądź za to przez nieznaczne zwiększenie liczby par pociągów w okresach wzmożonego ruchu, ale przede wszystkim poprzez lepsze rozplanowanie godzin kursowania pociągów w dobie. Przez to należy rozumieć przesunięcie części z licznych pociągów kursujących obecnie w godzinach późnowieczornych lub wczesnorannych na okres szczytowy lub międzyszczytowy. Przedstawiony rozkład to także przejrzysta siatka skomunikowań na stacji Katowice. W każdej godzinie występuje tu dogodny i stały skomunikowanie pociągów z/do Bielska z pociągami z/do Zawiercia i Gliwic, a także możliwie jak największą liczbą pozostałych pociągów. Poprawiono też skomunikowania w Czechowicach-Dziedzicach i Pszczynie.

Likwidacji uległo szereg mankamentów obecnie obowiązującego rozkładu jazdy, jak:

- liczne spiętrzenia i długie przerwy w kursowaniu pociągów, których pod dostatkiem jest obecnie. Na przykład aktualne odjazdy z Żywca w kierunku Bielska-Białej: 17.07, 17.34p, 20.11, 20.40, 21.07. Proponuje się następujący układ: 16.17, 17.31p, 18.19, 20.23. Podobna sytuacja ma miejsce w przeciwną stronę: rozkład obecny: 7.28, 7.55, 9.23p, 9.37, 11.50, rozkład wg propozycji: 7.35, 8.32, 9.22p, 10.23, 11.32¹⁴,
- brak sprawnego dojazdu do pracy do Bielska-Białej i Czechowic na godzinę 6 od strony Pszczyny. Najbliższy pociąg przed godziną szóstą rano przyjeżdża z tego kierunku do Bielska-Białej już o 4:49 (do Czechowic o 4:24), dzięki czemu doprawdy można zagwarantować, że żaden z pracowników nie spóźni się na ranną zmianę...
- brak dogodnego dowozu do pracy i szkoły do Bielska-Białej w godzinach 6 – 10 od strony Żywca. Dziś pociągi przyjeżdżają zazwyczaj tuż po pełnej godzinie, tj. o 6:12, 7:05, 8:27 i 9:49, podczas gdy proponuje się przyjazdy o 6:00, 6:33, 7:00, 7:33, 8:00, 9:00 i 9:54,
- brak sprawnego odwozu z Czechowic i Bielska-Białej po 14 w kierunku Zwardonia. Jeden z najbardziej obciążonych pociągów na tej linii traci na postoje w oczekiwaniu na zwolnienie jednotorowego szlaku już w Żywcu 25 minut i dodatkowo w Milówce 11 minut. Według propozycji autorów wspomniany pociąg długi postój na mijance miałby dopiero w Soli, gdy wiezie już garstkę pasażerów,
- liczne zdekomunikowania¹⁵. Przykłady zilustrowano w tablicy 3.

¹⁴ Dane dotyczą dni roboczych, „p” oznacza pociąg przyspieszony.

¹⁵ Przez to pojęcie rozumieć należy sytuację, w której rozkładowy przyjazd pociągu z jednego kierunku do stacji węzłowej następuje do kilku minut po rozkładowej godzinie odjazdu pociągu w innym, atrakcyjnym dla pasażerów kierunku. Do zdekomunikowań zaliczyć należy również sytuację, gdy pociąg przyjeżdża minutę lub dwie przed odjazdem drugiego pociągu, gdyż na większych stacjach nie ma fizycznej możliwości realizacji przesiadki między pociągami w tak krótkim czasie.

Tablica 3

Wybrane zdekomunikowania w RJ 2005/6

Zdekomunikowania			
Stacja początkowa	Przyjazd na węzeł	Odijazd z węzła	Stacja docelowa
Węzeł: Katowice			
<i>Z kierunku Bielska-Białej</i>		<i>W kierunku Zawiercia</i>	
Zywiec	05:35	05:35	Częstochowa
Zwardoń	06:15	06:10	Częstochowa
Bielsko-Biała	06:38	06:36	Zawiercie
Zwardoń	07:34	07:34	Częstochowa
Rajcza	08:28	08:30	Częstochowa
Zywiec	15:30	15:28	Częstochowa
Zwardoń	16:34	16:30	Częstochowa
<i>Z kierunku Zawiercia</i>		<i>W kierunku Bielska-Białej</i>	
Częstochowa	6:29	6:31	Zwardoń
Zawiercie	12:18	12:17	Zwardoń

Źródło: opracowanie własne na podstawie [8].

- tzw. gwarantowane skomunikowania.

Przykłady zobrazowano w tablicy 4

Tablica 4

Wybrane tzw. „gwarantowane” skomunikowania w RJ 2005/6

Tzw. gwarantowane skomunikowania				
Stacja początkowa	Przyjazd na węzeł	Odijazd najbliższego pociągu do stacji docelowej	Stacja docelowa	Uwagi
Węzeł: Katowice				
<i>z kierunku Bielska/Wisły</i>		<i>w kierunku Zawiercia</i>		
Zwardoń	9:50	10:42	Zawiercie	
Wisła Głębce	16:47	17:30	Częstochowa	w dni wolne
Zwardoń	17:46	18:36	Częstochowa	
<i>z kierunku Zawiercia</i>		<i>w kierunku Bielska</i>		
Częstochowa	10:24	11:16	Zywiec	
Częstochowa	11:32	12:17	Zwardoń	
<i>z kierunku Bielska</i>		<i>w kierunku Gliwice</i>		
Zwardoń	11:11	12:22	Gliwice	w dni wolne
Zwardoń	17:46	18:25	Gliwice	
Węzeł: Czechowice-Dziedzice				
<i>z kierunku Zebrzydowice</i>		<i>w kierunku Bielska Białej</i>		
Zebrzydowice	10:03	11:21	Zywiec	
Cieszyn	19:49	20:49	Bielsko-Biała	
Zebrzydowice	21:23	22:10	Bielsko-Biała	
<i>z kierunku Zebrzydowice</i>		<i>w kierunku Katowice</i>		
Zebrzydowice	18:30	19:37	Katowice	

Źródło: opracowanie własne na podstawie [8].

5.3. Zmiany w taryfie

Zmiany w taryfie przewozowej połączeń regionalnych stanowią komplementarny element rewitalizacji połączeń kolejowych. Szczególne znaczenie polityki cenowej dotyczy obszarów aglomeracji, gdyż w obszarach tych pozycja konkurencyjna kolei wobec innych form transportu jest bardzo niska. Spowodowane jest to mało atrakcyjnym dla potencjalnych pasażerów i oderwanym od lokalnych uwarunkowań systemem taryfowym. Przewoźnik, w przeciwieństwie do aglomeracji krakowskiej czy wrocławskiej, gdzie obowiązują również taryfy strefowe, na obszarze województwa śląskiego stosuje tylko i wyłącznie wspólną dla całego kraju taryfę odcinkową (kilometrową).

Podstawową wadą stosowanej obecnie taryfy kolejowej jest jej rażąco niska konkurencyjność cenowa dla wielu relacji w porównaniu z opłatami pobieranymi przez przewoźników autobusowych. Trudno oczekiwać, że społeczeństwo wybierze kolej, jeżeli za przejazd pociągiem należy uiścić nieraz ponadtrzykrotnie (!) wyższe przewoźne aniżeli za przejazd autobusem, który dodatkowo jeździ znacznie częściej i bliżej generatorów ruchu w porównaniu do kolei. Natomiast w segmencie biletów okresowych nie tylko wyższa cena jest przyczyną porażki kolei, ale również odcinkowy charakter stosowanej taryfy. Posiadacz biletu okresowego obowiązującego w środkach komunikacji miejskiej (na przykładzie KZK GOP) może korzystać z większości linii autobusowych i tramwajowych na obszarze całego Związku. Jego uprawnienia nie są więc ograniczone do jednej tylko trasy. Innym mankamentem stosowanej taryfy odcinkowej – kilometrowej jest jej niewielka podatność na marketingowe kształtowanie cen.

Każda taryfa odznaczać powinna się prostotą i czytelnością rozwiązania. Dlatego też wzorując się na licznych europejskich rozwiązaniach, opracowano koncepcję taryfy strefowej dla aglomeracji górnośląskiej [9]. Zakłada ona utworzenie pięciu stref taryfowych: jednej środkowej, zawierającej w sobie dodatkowo podsrefę centralną (miasto Katowice) oraz czterech zewnętrznych i półkolistych. Złożoność i nieczytelność zaproponowanego rozwiązania jest jedynie pozorna. Co prawda, w stosunku do innych krajowych rozwiązań występuje tu większa liczba stref, dodatkowo o niekoncentrycznym charakterze, jednak tak naprawdę tylko taki system będzie korespondował z potrzebami strategii pozyskiwania klientów w ruchu aglomeracyjnym. Podział ten umożliwi wdrożenie konkurencyjnej polityki cenowej na wybranych odcinkach, np. Katowice – Dąbrowa Górnicza/Gołonóg, Katowice – Tychy, Sosnowiec – Gołonóg lub Katowice – Chełm Śląski, dzięki umieszczeniu wymienionych miast w tej samej strefie lub w strefach sąsiadujących.

Zadaniem nowej taryfy byłoby przede wszystkim:

- zwiększenie ilości przewiezionych pasażerów na krótkie odległości rzędu 6-20 km, zarówno w segmencie przejazdów jednorazowych, jak i okresowych,
- zwiększenie zainteresowania podróźnych liniami słabo obciążonymi i zagrożonymi redukcją przewozów, a co za tym idzie zmniejszenie strat płynących z kursowania pociągów na tych trasach,
- utrzymanie dotychczasowej pozycji w segmencie przejazdów jednorazowych i okresowych na średnie odległości rzędu 21-50 km.

Warto zaznaczyć, że nawet przy zakładanej w przyszłości integracji taryfowo – biletowej kolej powinna przedstawić już teraz konkurencyjną ofertę cenową. Natomiast zaprezentowane rozwiązanie może stać się tłem szerszej dyskusji na temat dostosowywania taryf do specyficznych warunków lokalnych aglomeracji górnośląskiej. Dodatkowo podkreślić należy potrzebę pilnego wprowadzenia osobnych, specyficznych rozwiązań taryfowych na obszarze aglomeracji bielsko – bialskiej oraz konurbacji rybnickiej.

6. WNIOSKI – EFEKTY WPROWADZONYCH ZMIAN

Proponowane w artykule rozwiązania mają za zadanie zwiększyć atrakcyjność i jakość kolejowych przewozów regionalnych w województwie, z położeniem nacisku na przewozy aglomeracyjne. Lepsze dopasowanie oferty rozkładowej do potrzeb możliwie największej grupy pasażerów i mieszkańców regionu powinno w dużej mierze co najmniej zahamować spadkowy trend w wielkości przewozów pasażerskich. Natomiast w obszarach aglomeracyjnych, gdzie konkurencja praktycznie całkowicie pozbawiła kolej udziału w rynku przewozów, dodatkowo działania w sferze polityki taryfowej powinny zachęcić ludność do powszechniejszego korzystania z usług kolei. Być może wtedy społeczeństwo i władze samorządowi nie będą już tak zdecydowanie na pierwszym miejscu listy priorytetowych inwestycji

komunikacyjnych w województwie stawiać budowy nowych dróg kołowych. W takiej sytuacji z całą pewnością łatwiej będzie też znaleźć źródła finansowania na jakże potrzebne inwestycje w systemie kolejowych przewozów regionalnych. Ich realizacja będzie mogła uwydatnić często przyblakłe aktualnie zalety transportu kolejowego i w pełni wykorzystać jego potencjalne możliwości.

Literatura

1. Miecznikowski S., Tłoczyński D., Wołek M.: Gospodarowanie w transporcie kolejowym. Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2000.
2. Dyr T.: Uwarunkowania zmian popytu na rynku regionalnych przewozów pasażerskich. *Transport Miejski i Regionalny* nr 3/2006.
3. Krawczyk S. (red.): Potoki pasażerskie a organizacja ruchu pociągów obsługujących aglomerację śląską. Centrum Naukowo-Techniczne Kolejnictwa, Gdańsk-Katowice 1989.
4. Starowicz W. (red.): Wyniki badań i analiz kolejowego regionalnego ruchu pasażerskiego na terenie województwa śląskiego, SITK Kraków, lipiec 2005.
5. Szumiewicz W. (red.): Ocena organizacji obsługi pasażerskiego ruchu podmiejskiego w Śląskiej DOKP, w świetle przeprowadzonych ostatnio pomiarów potoków pasażerskich, z uwzględnieniem zagadnień obsługi trakcyjnej. COBiRTK, Katowice, kwiecień 1982.
6. Strategia Rozwoju Województwa Śląskiego na lata 2000-2015, Katowice 2000.
7. Starowicz W. i in.: Kompleksowe badania ruchu w Katowicach i Siemianowicach Śląskich. Synteza wyników. *Zeszyty Naukowo-Techniczne Oddziału SITK w Krakowie*, z. 73, Kraków 1999.
8. Sieciowy Rozkład Jazdy Pociągów 2005/6.
9. Szymański K.: Zmiany w taryfie jako sposób ożywienia przewozów regionalnych w kornurbacji górnośląskiej. *Technika Transportu Szynowego* nr 11/2005.
10. Tomanek R.: Systemy taryfowe w miejskim transporcie zbiorowym w Europie. *Transport Miejski i Regionalny*, nr 4/2006.