

O roli kolei w systemie transportu publicznego w województwie śląskim, planach przystąpienia spółki Koleje Śląskie do systemu Śląskiej Karty Usług Publicznych, nowym taborze i rozkładzie jazdy, z Wojciechem Dingesem, prezesem Kolei Śląskich, rozmawia Jerzy Gościński.



foto: Michał Wawrzyszek

liderzy rynku

12

Sam kręgosłup nie wystarczy

Tekst i zdjęcia **JERZY GOŚCIŃSKI**

Jerzy Gościński: Koleje Śląskie włączyły się do rozmów w sprawie przyłączenia się do ŚKUP. Na jakim są obecnie etapie? Z jakimi problemami muszą uporać się Koleje Śląskie, by móc myśleć o pełnym uczestnictwie w tym programie?

Wojciech Dinges: Rozmowy Kolei Śląskich z KZK GOP o przyłączeniu się do ŚKUP trwają już od pewnego czasu. We wrześniu podpisaliśmy porozumienie dotyczące tej współpracy, a obecnie prowadzimy serię rozmów technicznych, trójstronnych – pomiędzy Kolejami, KZK GOP oraz Asseco, tak aby przede wszystkim określić aktualne ograniczenia i wyzwania techniczne, gdyż to determinuje dalsze kroki. Nie ma co ukrywać, że przystąpienie do ŚKUP przez Koleje Śląskie będzie nieco odmienne od tego, z jakim mamy do czynienia w KZK GOP. Już sama sieć połączeń kolejowych – na terenie całego województwa, nie tylko na terenie aglomeracji, powoduje, że fizycznie nie będziemy mogli wycofać się z tradycyjnej sprzedaży i kontroli biletów papierowych. Również z uwagi na fakt, że kolejają podróżują nie tylko mieszkańcy województwa, ale także turyści oraz osoby dojeżdżające do pracy czy na uczelnie przewozami łączonymi, na przykład z Kędzierzyna do Gliwic pociągiem spółki Przewozy Regionalne, po czym Kolejami Śląskimi do Katowic czy Sosnowca. Ponadto należy pamiętać o specyfice technicznej związanej z innym środkiem lokomocji – o ile wymiana pasażerów w autobusie czy tramwaju na przystanku to rząd średnio ok. 10-20 osób, o tyle w pociągu może to być i 300 osób na dużej stacji. Oznaczałoby to zupełnie inną przepustowość urządzeń elektronicznych (czytniki, łączność) czy to na wejściu, czy przy opuszczaniu pociągu. Poza tym nie można zapominać o kwestiach niezawodności, dostępie do serwisu i dostępności technicznej takich urządzeń. Rodzi to wiele pytań, na które musimy znaleźć właściwe odpowiedzi, tak aby efekt był wygodny dla pasażera, a jednocześnie „niezabójczy” dla przewoźnika w sensie finansowym, logistycznym lub technicznym.

J.G.: Na najbliższe miesiące zapowiadane jest, szczególnie w Katowicach, rozpoczęcie budowy centrów przesiadkowych. Co Pan sądzi o tej idei i jakie Pan widzi korzyści z ich powstania dla Kolei Śląskich?

W.D.: Idea centrów przesiadkowych oraz wszelkich rozwiązań typu *Park & Ride*, *Bike & Ride* czy też *Kiss & Ride* jest mi bliska. Z tego, co wiem, Katowice planują kilka takich centrów, spośród których związek z koleją mają mieć węzły „Sądowa” i „Ligota”, a w dalszej przyszłości „Piotrowice” i „Podlesie”. Należy podkreślić, że już teraz napełnienie pociągów z kierunków południowych jest duże, pomimo wysokiej częstotliwości kursowania, co będzie oznaczać, że równocześnie ze zbudowaniem centrów musimy wspólnie (województwo, miasta, metropolia) wzmocnić również moce przewozowe kolei. Nie powinniśmy także zapominać o innych możliwych centrach przesiadkowych lub *P&R*, chociażby w takich miastach, jak Bytom, Sosnowiec, Dąbrowa Górnicza, Ruda Śląska, a w kontekście całego województwa również na obszarze Bielska-Białej czy Częstochowy. Dobrym



przykładem już istniejącego centrum przesiadkowego w samym centrum miasta mogą być natomiast Tarnowskie Góry czy od niedawna mój rodzinny Chorzów (choć bez bezpośredniego przejścia na kolej).

J.G.: Koleje Śląskie rozstrzygnęły przetarg i podpisały umowę z PESA Bydgoszcz SA na dostawę nowego taboru. Co to oznacza dla pasażerów spółki?

W.D.: Wzorem przewoźników drogowych również Koleje Śląskie oraz nasz właściciel – województwo śląskie – inwestują w nowy tabor. Jednak w odróżnieniu od autobusów, tabor kolejowy to wydatek średnio kilkunastu milionów złotych za jeden elektryczny zespół trakcyjny (bo tak fachowo nazywa się popularnie rozumiany „pociąg”). Obecnie podpisaliśmy umowę z bydgoską PESA na dostawę 19 sztuk dwu-, trzy- i czteroczłonowych zespołów trakcyjnych, z możliwością zamówienia dodatkowych dwóch jednostek. Efektem tego zakupu będzie ostateczna wymiana, czasem już kilkudziesięcioletnich, jednostek EN-57, dzierżawionych od Przewozów Regionalnych. W efekcie od drugiej połowy 2018 roku naszych pasażerów będziemy wozili tylko nowymi lub – w kilku przypadkach – zmodernizowanymi jednostkami. Oczywiście w dalszej perspektywie powinniśmy myśleć o dodatkowym taborze dla realizacji wzmożonych przewozów aglomeracyjnych – chociażby ze względu na wymienione wcześniej powody związane z budową centrów przesiadkowych, podniesienie częstotliwości połączeń, nowe połączenia w obrębie województwa czy też wybrane tzw. połączenia stykowe, na przykład do Krakowa. Liczymy bowiem, że ciągnący się latami remont infrastruktury kolejowej na trasie Katowice – Kraków zakończy się do 2020 roku. Nie zapominamy też o konieczności wykonywania połączeń do lotniska w Pyrzowicach, gdy zostanie zrealizowany przynajmniej jeden z wariantów budowy czy odbudowy linii kolejowej.



En-75 (Flirt) na dworcu w Katowicach

Na górze

Katowice, skrzyżowanie ulic T. Kościuszki i Dworcowej

J.G.: Jak Pan widzi miejsce kolei w systemie transportowym województwa śląskiego?

W.D.: Zawsze podkreślam, że sama kolej – choć bywa kręgosłupem transportu pasażerskiego – nie jest jeszcze w sensie komunikacji publicznej zupełnie samodzielnym bytem. Od kręgosłupa odchodzą kończyny, żebra, bez których organizm nie będzie sprawny. Tworzy je komunikacja autobusowa, tramwajowa, trolejbusowa, jak również cały wachlarz różnej wielkości przedsiębiorstw „busikowych”. Kiedy niecałe trzy lata temu przeprowadzałem analizę systemu transportu publicznego w województwie, to naliczyłem ponad 100 takich firm. To pokazuje skalę zjawiska i złożoność organizmu transportowego – zwłaszcza w takim regionie jak nasz, gdzie oprócz większych i mniejszych ośrodków o typowo gwiazdowym charakterze potoków pasażerskich, takich jak Bielsko-Biała, Częstochowa, Zawiercie, Tarnowskie Góry, Żywiec, Pszczyna, Żory czy Racibórz, mamy do czynienia z dwoma organizmami wielobiegunowymi, ◀



En-76 (Elf) – Bielsko-Biała

• tzw. „subregionem centralnym”, czyli w dawniejszej nomenklaturze – po prostu obszarem aglomeracyjnym GOP, oraz „subregionem południowo-zachodnim” (dawniej: ROW), do którego należą Rybnik, Wodzisław Śląski i Jastrzębie Zdrój. Zatem na terenie naszego województwa kolej po pierwsze powinna spinać wszystkie ważne ośrodki, umożliwiając jak najszybsze przemieszczanie się pomiędzy nimi, a po drugie – pełnić rolę najszybszego, bo poruszającego się po wydzielonej i niezakorkowanej drodze, środka transportu w obszarach aglomeracyjnych. Całą resztę powinna zapewnić zharmonizowana publiczna komunikacja drogową. I nie zapominajmy na koniec o oczekiwanym połączeniu do lotniska, bo tylko kolej jest w stanie dobrze i niekongestynnie wchłonąć tak duże potoki pasażerów z bagażami, z jakimi mamy do czynienia w porcie wielkości Pyrzowic.

J.G.: W którą stronę powinni podążać przewoźnicy kolejowi i drogowi przy próbie budowania i rozwijania wspólnej oferty dla pasażerów?

W.D.: Trzeba ją rozwijać dwukierunkowo. Z jednej strony, przywracając dobre praktyki w samym transporcie kolejowym, stworzyć możliwość kupna wspólnego biletu na trasie od A do B, nawet, jeśli następują przesiadki do pojazdów różnych przewoźników kolejowych. Z drugiej strony – co bardziej w ramach województwa istotne – skupiając się na przewozach wokół większych ośrodków oraz przewozach aglomeracyjnych, gdzie, jak wspominałem wyżej, tylko komplementarna oferta ze strony całego publicznego transportu zbiorowego – kolei, autobusów i tramwajów – może być dobrą alternatywą dla transportu indywidualnego. W tym rozumieniu kolej czy autobus nie mają ze sobą konkurować, a raczej mają się wzajemnie uzupełniać. A dobra oferta to zharmonizowane, czyli skomunikowane połączenia o dobrej częstotliwości i godzinach przyjazdów; łatwość zakupu biletów za pomocą różnych kanałów dystrybucji; wachlarz biletów zwykłych, turystycznych, miesięcznych i tak dalej, a wreszcie również jakaś forma wspólnego biletu. Z tym ostatnim najtrudniej w związkach kolejowo-drogowych, gdyż podlegamy różnemu prawodawstwu w zakresie ulg i ich refinan-

sowania. Stąd stosunkowo łatwo wprowadzić wspólny bilet normalny, taki jak Eko-Bilet Kolei Śląskich, MZK Tychy i KZK GOP, natomiast trudniej z jego odmianami ulgowymi. Ale przypominam, że istnieją już wspólne przedsięwzięcia – na przykład Bilet Śląski – miesięczny umożliwiający przejazdy liniami KZK GOP i KŚ oraz Bilet Pomarańczowy – łączący ofertę KŚ i MZK Tychy. I powinniśmy w województwie nad rozszerzeniem takich rozwiązań pracować. Ze strony Kolei Śląskich deklaruję w tym zakresie pełną otwartość i chęć rozwijania tego typu rozwiązań.

J.G.: 11 grudnia wszedł w życie nowy rozkład jazdy pociągów Kolei Śląskich. Jak Pan go ocenia? Czy przybyło połączeń i na jakich liniach?

W.D.: Jestem przekonany, że jest to oferta atrakcyjna dla pasażerów dotychczasowych i nowych. Skupiliśmy się na dobrych godzinach dowozu porannego do stacji kluczowych, a potem popołudniowego z nich dowozu. Zwiększyliśmy liczbę kursów na części kierunków, między innymi z Oświęcimia przez Mysłówice, Katowice i Chorzów do Bytomia, a potem z Tarnowskich Gór i Lublińca. Z Bytomia i Chorzowa do Katowic zaplanowano trzy pociągi, uruchamiane co ok. 30 minut między godziną 7.00 a 8.00. Warto przypomnieć, że bilet jednorazowy normalny na tej trasie kosztuje tylko 3 zł. Wprowadzamy kursowanie na linii Częstochowa – Gliwice w taktie 20-minutowym w szczycie (poza nim – takt nadal 30-minutowy). Dwa połączenia z Tychów Lodowiska będą miały wydłużoną relację i bez przesiadki dojedzie się jednym pociągiem do Częstochowy, a jednym do Gliwic. Są one uzupełnieniem połączeń przesiadkowych. Ponadto wydłużyliśmy relacje części pociągów kończących bieg w Żywcu do Zwardonia (w tym w weekendy). Ponadto niektóre – dotąd tylko wakacyjne kursy do Wisły – będą już po remontach torów kursowały cały rok. Rośnie oferta na trasie Rybnik – Chałupki/Bohumin oraz Czechowice – Cieszyn (w tym pociąg bezpośredni weekendowy na trasie Katowice – Cieszyn, głównie dla studentów).

J.G.: W śląskiej spółce kolejowej chyba znacznie poprawią się warunki funkcjonowania? Mam na myśli zbliżającą się przeprowadzkę na ulicę Raciborską w Katowicach.

W.D.: Myślę, że już sam fakt, że cała administracja i główne zaplecze naprawcze znajdują się w jednym miejscu, spowoduje, że łatwiej i szybciej będzie się nam pracowało i komunikowało. Dwie siedziby biura w Katowicach oraz warsztat i magazyny w Łazach nie były najwygodniejszym rozwiązaniem. Tym niemniej pozostawiamy pozostałe punkty obsługi technicznej, na przykład w Gliwicach i Bielsku, gdyż prowadząc przewozy na terenie całego województwa musimy mieć możliwość wykonywania prac kontrolnych czy porządkowych w innych miejscach. A wracając do bazy w Katowicach – myślę, że fakt przebywania większości pracowników razem, w wyremontowanych pomieszczeniach przygotowanych specjalnie dla naszych potrzeb, będzie miał też pozytywny wpływ na dalszą integrację nas wszystkich jako zespołu. ■