

Brak taboru pograżył KŚ

Data publikacji: 1.02.2013 18:00

Brak taboru był główną przyczyną klęski komunikacyjnej Kolei Śląskich. Rozkład jazdy był prawidłowy. To główne wnioski Zespołu Doradców Gospodarczych TOR. Została opracowana "Analizę przyczyn występowania problemów z realizacją rozkładu jazdy 2012/2013 w Kolejach Śląskich". Eksperci skoncentrowali się na przebiegu wydarzeń, jakie miały miejsce w dniach 9-14 grudnia 2012 roku, kiedy spółka borykała się z największymi problemami przy realizacji nowego rozkładu jazdy.

Wniosek jest prosty. Koleje Śląskie porwały się z motyką na księżyc. Zdaniem autorów analizy decyzja o utworzeniu Kolei Śląskich oraz przekazaniu im realizacji przewozów w całym województwie była prawidłowa. Popełniono jednak istotne błędy w przygotowaniu spółki do realizacji działalności na tak dużą skalę. - Zabrakło czasu, aby wszystkie elementy właściwie zaplanować, przetestować i zgnać - argumentują fachowcy zespołu TOR. Są też mocne strony jak częstotliwość, czasy odjazdu i przyjazdu pociągów do istotnych stacji dla systemu transportowego w województwie. Nowy rozkład oznaczał wprowadzenie cyklicznych kursów oraz zwiększenie liczby pociągów w porównaniu z obowiązującym do początku grudnia ub.r. starym rozkładem jazdy. - ***W podstawowym schemacie został on skonstruowany prawidłowo i sam w sobie nie mógł być przyczyną problemów, pod warunkiem zaangażowania w ten proces właściwych zasobów ludzkich i taborowych*** - czytamy dalej w analizie.

Kolejną słabą stroną rozkładu jazdy było zaplanowanie w niektórych obiegach zbyt krótkich czasów obrotu składów, co czyniło go bardzo napiętym a wielu przypadkach uniemożliwiało realizację zaplanowanych godzin przyjazdu i wyjazdu. Na skalę grudniowych problemów miał także wpływ brak odpowiedniego taboru oraz jego wysoka awaryjność. Przyczyny tkwią w błędach popełnionych na etapie nabywania taboru. Umowy z kontrahentami były zawierane zbyt późno, bez gwarancji natychmiastowego dopuszczenia taboru do eksploatacji. Kompletowano różnorodne typy pojazdów o zbyt niskiej jakości technicznej.

Według danych opublikowanych w analizie Koleje Śląskie dysponowały od grudnia do połowy stycznia ok. 60-70 pojazdami trakcyjnymi. Średnia wyłączeń z ruchu z powodu awarii wynosiła ok. 35% taboru na dobę. Krytyka objęła także organizację utrzymania i obsługę serwisową, która okazała się nieprzygotowana do sprawnej interwencji w przypadku często występujących awarii.

Autorzy analizy odnieśli się krytycznie do stopnia przygotowania obsługi pociągów, wszczególności maszynistów oraz kierowników. Koleje Śląskie w niezadawalającym stopniu zadbały o uzyskanie uprawnień do prowadzenia różnego typu taboru. Nie zorganizowano jazd testowych dla osób mających prowadzić pociągi po nowej trasie. W rezultacie znaczna część maszynistów nie miała znajomości szlaku i musiała jeździć z prędkością maksymalną 40 km/h.

- ***Powodowało to zakłócenia w realizacji rozkładu jazdy i trudności te narastały każdego dnia w miarę upływu czasu od wyruszenia pierwszych danego dnia pociągów (w nocy pociągi regionalne w zasadzie nie kursują albo kursują bardzo rzadko, tak że opóźnienie spowodowane zmniejszeniem prędkości jazdy nie jest tak odczuwalne jak w ciągu dnia). Problem „odradzał się” więc codziennie na nowo*** - konkludują autorzy.

Analiza wskazuje także na braki kadrowe. Obejmując wszystkie połączenia, Koleje Śląskie miały do dyspozycji 141 maszynistów. Tymczasem zdaniem zespołu TOR minimalna liczba wykwalifikowanego personelu powinna być wynosić 203 osoby.

Przypomnijmy, od 9 grudnia spółka Koleje Śląskie rozpoczęła pracę przewozową na wszystkich połączeniach kolejowej komunikacji pasażerskiej w województwie śląskim. W tym czasie wystąpiły poważne problemy w realizacji rozkładu jazdy. Przewoźnik wprowadził zastępczą komunikację autobusową. Początkowo przez kilka dni dotyczyła ona ok. 90 stałych połączeń, potem została zmniejszona do ok. 60. Na pozostałych ok. 605 (suma z dni roboczych i wolnych) połączeniach kursowały pociągi Kolei Śląskich.

W połowie grudnia 2012 Zarząd Województwa Śląskiego podpisał z Przewozami Regionalnymi roczną umowę na obsługę przewozów na 5 tzw. liniach stykowych łączących sąsiadujące województwa. Przewozy Regionalne przejęły od Kolei Śląskich obsługę 5 tras: Częstochowa - Radomsko (Łódź), Częstochowa - Kielce, Kędzierzyn Koźle - Gliwice, Strzelce Opolskie - Gliwice, Kędzierzyn Koźle - Racibórz. W ten sposób Koleje Śląskie zyskały rezerwę taborową na obsługę połączeń wewnątrz województwa.

Obecnie Koleje Śląskie realizują przewozy na ok. 450 połączeniach w dni robocze oraz ok. 300 w weekendy.