

Znikające pociągi

Wpisany przez Karol Trammer
wtorek, 04 stycznia 2011 17:17

Wymagane przez Urząd Transportu Kolejowego uzgodnienie ofert między spółkami Przewozy Regionalne a PKP Intercity skończyło się cięciami w ofercie InterRegio

Karol Trammer,Z Biegiem Szyn

<http://zbs.net.pl/>

Ostatnie tygodnie przed wejściem w życie nowego rozkładu jazdy to czas masowego wycinania zaplanowanych połączeń. Wielkie cięcie trwało niemalże do samego 12 grudnia 2010 r., czyli do dnia, kiedy rozkład jazdy 2010/2011 wchodził w życie.

W efekcie w książkowym wydaniu sieciowego rozkładu jazdy pociągów oraz w rozkładzie internetowym pojawiło się wiele pociągów-widm, które w rzeczywistości nigdy nie pojawiły się na torach. W efekcie pierwsze dni po wejściu nowego rozkładu jazdy skończyły się chaosem na dworcach – pasażerowie chcieli skorzystać z połączeń zamieszczonych w nowym rozkładzie jazdy, które jednak kursowały w innych niż podane w rozkładach terminach lub relacjach albo... nie kursowały wcale.

Rozjechane InterRegio

Pociągami-widmami stała się duża część pociągów InterRegio spółki Przewozy Regionalne. Na torach nigdy nie pojawił się zaplanowany i uwzględniony w sieciowym rozkładzie pociąg InterRegio „Barnim” relacji Toruń – Bydgoszcz – Piła – Szczecin. Z kolei pociąg InterRegio „Prosna” według tabel rozkładu sieciowego miał kursować w relacji Warszawa – Łódź –

Znikające pociągi

Wpisany przez Karol Trammer
wtorek, 04 stycznia 2011 17:17

Wrocław – Legnica – Bolesławiec we wszystkie dni tygodnia, a okazało się, że „Prosna” naprawdę kursuje jedynie między Warszawą a Wrocławiem i w dodatku tylko w piątki oraz niedziele.

Podobnym cięciom w terminach kursowania zostały poddane inne pociągi InterRegio – między innymi poranny pociąg z Katowic do Wrocławia (według rozkładu miał kursować codziennie oprócz sobót, a w rzeczywistości kursuje tylko w soboty), „Starosta” z Warszawy do Poznania (miał kursować codziennie, a kursuje tylko w piątki i niedziele), „Mickiewicz” z Poznania do Bielska-Białej (miał kursować codziennie oprócz sobót, a kursuje tylko w weekendy), a także „Szyndzielnia” z Wrocławia przez Rybnik do Bielska-Białej (miała kursować codziennie, a kursuje tylko w weekendy). – Brak pociągu InterRegio „Szyndzielnia” we wszystkie dni tygodnia powoduje zniknięcie ze świadomości pasażerów istnienia sensownego połączenia kolejowego na tej trasie – mówi dwumiesięcznikowi „Z Biegiem Szyn” Łukasz Wała ze Stowarzyszenia Rozwoju Kolei Górnego Śląska.

Uzgodniony chaos

Cięcia w ofercie InterRegio to efekt zarządzanej przez Urząd Transportu Kolejowego koordynacji ofert między konkurencyjnymi przewoźnikami: PKP Intercity oraz Przewozami Regionalnymi. Spółka PKP Polskie Linie Kolejowe w komunikacie z 7 grudnia 2010 r. informowała bowiem, że „wszystkie trasy rocznego rozkładu jazdy 2010/2011 zostały skoordynowane i uzgodnione wzajemnie przez PKP Intercity i Przewozy Regionalne”, dodając jednak przy tym, że „w okresie od 10 listopada 2010 r., tj. po przekazaniu powiadomienia o przyznanym trasach pociągów, przewoźnicy wnioskowali o dokonanie zmian i zarządzanie nowych pociągów. W dalszym ciągu przewoźnicy dokonują także rezygnacji z niektórych przyznanym już tras pociągów”.

Grupa PKP w swoim oświadczeniu z 16 grudnia 2010 r., które ukazało się na łamach największych gazet, poinformowała, że uzgodnienia rozkładu jazdy trwały „aż do pierwszych dni grudnia”.

Jak widać, zarządzana przez Urząd Transportu Kolejowego koordynacja ofert między PKP Intercity a Przewozami Regionalnymi przeprowadzona została zupełnie na ostatnią chwilę i w dużej mierze to właśnie te uzgodnienia spowodowały chaos związany z wejściem w życie rozkładu jazdy 2010/2011.

Znikające pociągi

Wpisany przez Karol Trammer
wtorek, 04 stycznia 2011 17:17

Sam Krzysztof Jaroszyński, prezes Urzędu Transportu Kolejowego, dopiero na konferencji prasowej 7 grudnia 2010 r., a więc na zaledwie pięć dni przed wejściem w życie rozkładu jazdy 2010/2011 zameldował o finale koordynacji rozkładów Przewozów Regionalnych oraz PKP Intercity: – W tym momencie wszystkie pociągi tych przewoźników zostały uzgodnione (cytat za portalem „Rynek Kolejowy”). A zatem uzgodnienia zostały sfinalizowane w chwili, gdy książkowe wydanie sieciowego rozkładu jazdy na sezon 2010/2011 było nie tylko już wydrukowane, ale nawet rozprowadzane wśród pracowników kolei i sprzedawane klientom.

Koordynacja, czyli likwidacja

Krzysztof Jaroszyński, prezes UTK, sugerował, że dzięki koordynacji jakość oferty przewozowej się poprawiła: – Podjęliśmy kroki związane z podwyższeniem standardów nowego rozkładu. Przewozy Regionalne i PKP Intercity zawarły przed UTK porozumienie w zakresie uzgodnienia koordynacji pociągów (cytat za portalem „KOW”). Prezes UTK precyzował, że dzięki koordynacji udało się wyeliminować niedogodności dla pasażerów: – W obszarze przewozów międzywojewódzkich był wzajemny brak koordynacji pociągów oraz liczne spiętrzenia, które były bardzo niedogodne dla podróżnych (cytat za portalem „Rynek Kolejowy”).

Najbardziej spektakularnymi cięciami w ramach uzgodnień między przewoźnikami zostały objęte pociągi InterRegio, które miały kursować na trasach obsługiwanych równocześnie przez Tanie Linie Kolejowe spółki PKP Intercity. Mowa między innymi o pociągu InterRegio „Mazowsze” (według rozkładu miał kursować na trasie Warszawa – Poznań – Zielona Góra, a ostatecznie wyjechał na tory w skróconej relacji Warszawa – Poznań) oraz InterRegio „Słowiniec” (miał kursować w relacji Słupsk – Koszalin – Piła – Poznań, a finalnie w ogóle nie pojawił się na torach). I tak oto w ramach „podwyższania standardów” i „likwidacji spiętrzeń, które były bardzo niedogodne dla podróżnych” Zielona Góra straciła jeden z trzech pociągów do Warszawy, a Pomorze Środkowe straciło jedno z czterech bezpośrednich połączeń z Poznaniem.

[>>do góry](#)