



Bogusław Śmigielski
Marszałek Województwa Śląskiego
Jarosław Kołodziejczyk
Śląski Zakład Przewozów Pasażerskich
Radni sejmiku województwa śląskiego
oraz media

Obywatelski Komitet Obrony Kolei na Śląsku i Małopolsce widząc negatywny wpływ zmiany rozkładu jazdy pociągów domaga się od Urzędu Marszałkowskiego oraz Śląskiego Zakładu Przewozów Regionalnych działań minimalizujących niedogodności dla pasażerów. A także rozpoczęcia działań długofalowych mających na celu poprawę jakości komunikacji kolejowej w województwie śląskim.

Domagamy się od Urzędu Marszałkowskiego w szczególności:

- ponownego sprawdzenia czy kwota dotacji dla ŚZPR może zostać zwiększona (przynajmniej w części). Umożliwiłoby to uruchomienie części zlikwidowanych kursów przez PR 10 stycznia - tych najbardziej potrzebnych (czyli m.in. na trasie do Częstochowy, Wisły, Rybnika i Sędziszowa).
- powołania w Urzędzie Marszałkowskim osoby odpowiedzialnej za układanie rozkładu jazdy pociągów. UM jest zleceniodawcą i to on powinien tworzyć rozkład - Przewozy Regionalne powinny tylko go wykonywać (i konsultować). Nie może dochodzić do takich sytuacji, że UM nie wie jakie połączenia likwiduje PR - to jest niedopuszczalne!
- jak najszybszego przeprowadzenia przez Urząd Marszałkowski audytu finansowego w ŚZPR w celu wyeliminowania zbyt dużych kosztów działalności. Od prawie miesiąca UM jest właścicielem Przewozów Regionalnych, a do tej pory audyt jest tylko zapowiadany (bez żadnych konkretów).
- ciągłego sprawdzania czy zadania powierzone ŚZPR są wypełniane prawidłowo - dotyczy to opóźnień pociągów, zmniejszonej liczby składów (np. na trasie Strzebiń - Tarnowskie Góry) czy też promocji połączeń i ofert (a dokładnie ich braku poza stacjami).
- zakupu mniej energochłonnych (niekoniecznie nowych) pojazdów (szynobusy, mniejsze zespoły trakcyjne) do obsługi mniej obleganych linii czy też kursów.
- jak najszybszego przeprowadzenia przetargów na liniach, które nie są obecne w tzw. "umowie 5-letniej" (np. linia Cieszyn-Bielsko-Biała, Gliwice-Bytom)
- podjęcia zdecydowanych (a nie pozorowanych) działań mających na celu jak najszybsze wprowadzenie biletu zintegrowanego z komunikacją miejską KZK GOP. Można było do tego celu wykorzystać linię Bytom-Gliwice i zaproponować bilet kolejowo-autobusowy dotyczący na początku tylko tych miast - jako program pilotażowy. Sądzymy, że pomogłoby to przy tworzeniu przez GZM projektu Śląskiej Karty Usług Publicznych.

Domagamy się od Śląskiego Zakładu Przewozów Regionalnych:

- przyjrzenia się czy postulowaną kwotę dotacji można obniżyć, w taki sposób aby Urząd Marszałkowski zgodził się na zwiększone (przynajmniej w części) dofinansowanie.
- dokładnego sprawdzenia czy pociągi zlikwidowane 10 stycznia 2009 zostały wytypowane prawidłowo. Mamy podstawy sądzić, że przynajmniej część z nich

została z rozkładu usunięta tylko z powodu, by wymusić zwiększenie dopłaty od UM.

- zakupu mniej energochłonnych (niekoniecznie nowych) pojazdów (szynobusy, mniejsze zespoły trakcyjne) do obsługi mniej obleganych linii czy też kursów.
- bardziej ekonomicznego wykorzystania taboru - nie powinno być tak, że skład czeka na kolejny kurs kilkadziesiąt minut (lub kilka godzin), a w tym samym czasie inna jednostkę wykonują tę samą trasę.
- przyjrzenia się brakom w skomunikowaniach niektórych pociągów (wypisywanych obecnie na stronie: <http://kolej.wikidot.com/poprawianie-rozkladu-jazdy>)
- zakupu automatów do sprzedaży biletów oraz wyposażenie konduktorów w elektroniczne urządzenie do wydawania biletów - obecnie sprzedaż biletów przez część pracowników PR na niektórych liniach nie jest wykonywana zbyt sumiennie.
- domagania się od PKP PLK takiego terminarza napraw torów, który będzie poprawiał prędkość jazdy. Obecnie PLK wydają duże pieniądze na remonty mające niewielki wpływ na prędkość przejazdu (przejazdy z kamerami nawet na bocznych drogach, zintegrowane centra sterowania ruchem itp.). Na zlikwidowanej 10 stycznia trasie Cieszyn-Bielsko Biała takich nowoczesnych przejazdów jest obecnie kilka - czas przejazdu był bardzo długi. Na 34 kilometrowej trasie Tarnowskie Góry-Katowice pociąg jedzie ponad 70 minut - tam także takie przejazdy zbudowano.

Domagamy się od radnych sejmiku województwa śląskiego zajęcia się ponownie wielkością budżetu przeznaczanego na dofinansowanie przejazdów kolejowych. A także wzięcia pod dokładniejszą kontrolę działań Urzędu Marszałkowskiego oraz SZPR w sprawie ustalaniu rozkładu. Nie może dochodzić do takich sytuacji w przyszłości, że rozkład jazdy jest znany dopiero na kilka dni przed wprowadzeniem i jest następnie kilkakrotnie zmieniany.

Proponujemy także marszałkowi, SZPR, radnym sejmiku oraz mediom zapoznanie się z materiałami zgromadzonymi na stronie <http://kolej.wikidot.com> (m.in. wnioskami pasażerów linii Kluczbork/Lubliniec - Katowice, Tychy Miasto - Katowice, Sędziszów - Katowice).

W imieniu Obywatelskiego Komitetu
Obrony Kolei na Śląsku i w Małopolsce

Krzysztof Kuś